13e Année. — N° 589. Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 1er Janvier 1910. — Tous les Sa

LA VIE AU GRAND AI

ROBERT FITZSIMMONS

L'ancien champion du monde des poids moyens et des poids lourds, dont nous commençons les Mémoires dans ce numéro.

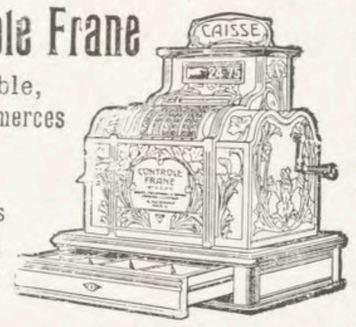
(Voir pages 14 et 15.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR

PARFUM
BRISE
DE
MAI
ED. PINAUD
PARIS

Caisse de contrôle Frane

Infaillible, inviolable,
Indispensable à tous commerces



Démonstration gratuite
dans les magasins
111, rue Montmartre
PARIS
(Catalogue franco)

Fabrication française

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragees de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le,* **LABORATOIRE,** **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***

DUSAUSOY

EXPERT
4, Boul des Italiens

ACHAT TRÈS CHER
DE BIJOUX
DIAMANTS
PIERRES FINES

Expertises Gratuites

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

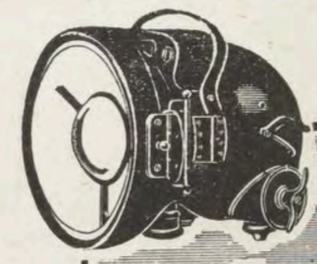
"A LA TOUR EIFFEL"
22f MONTRE argent, cuvette argent, à cylindre, 8 rubis, gar. 2 ans.
VOUILLARMET, fabricant d'horlogerie, ex-président de la Société des Horlogers.
85, Rue Battant, à Besançon (Doubs).
ENVOI des TARIFS et CATALOGUES GRATIS et FRANCO.

L'ÉCONOMIE PAR LES PNEUS CUIRASSE CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

MESDAMES
Les Véritables **CAPSULES**
Drs JORET & HOMOLLE
Régularisent les Epoques
et en Evitent les Douleurs.
1.4'50 Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.



Phares
BLÉRIOT
Demander
le Nouveau Catalogue
16 Rue Duret. Paris.
DYNAMO "PHI"

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Protégez votre visage contre
LE HALE DU GRAND AIR
par l'emploi de la
CRÈME SIMON

Indispensable aux Touristes
Souveraine contre
Engelures et Gerçures
J. SIMON. — Paris

ASPLINTO

LINIMENT IDÉAL
contre
BOITERIES, TARES OSSEUSES
Eparvins, Suros, Courbes, Molettes
et Vessigons indurés
Guérison rapide et sûre, pas d'interruption
Envoi franco de *Brochure* sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 52
EN VENTE :
Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy - PARIS

GE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque*
BARLET, 112, rue Réaumur
les Seins. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

ire *Je sais tout*
Paraissant le 15 de chaque mois

PÈRES CHARTREUX

"TARRAGONE"

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. January 1st 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

1er Janvier 1910 — N° 589
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

COMMENT LES FRÈRES FABER SE REPOSENT

Nos lecteurs n'ont point oublié les magnifiques exploits accomplis par les deux frères Faber, lors du Tour de France. Ces deux géants de la route, que leurs succès ont fait riches, se complaisent cet hiver à des loisirs à leur taille. François et Ernest-Paul, qui détestent l'inaction, ont repris leur ancien métier de débardeur. C'est là-bas, sur la Seine, près de Courbevoie, qu'on peut les contempler, harmonieux et forts, déchargeant à grands coups de pelle des montagnes de cailloux, sur lesquels, dit François, « ils crèveront peut-être leurs pneus cet été. »

QUE VERRONS-NOUS EN 1910 ?

Lorsqu'on jette un regard en arrière, on est étonné par les immenses et rapides progrès réalisés dans les sports, surtout dans l'aviation. La nouvelle année continuera-t-elle à provoquer notre admiration?

PERMETTEZ-NOUS, avant tout, chers lecteurs, de vous adresser nos meilleurs vœux pour la nouvelle année, de vous remercier de la confiance dont vous voulez bien nous honorer et d'espérer que vous continuerez à nous la conserver dans l'avenir comme vous l'avez fait dans le passé. Ceci dit, les traditions étant ainsi respectées, voulez-vous essayer de savoir avec nous de quoi sera fait 1910? Le problème est amusant et permet dans tous les cas, à tous ceux qui y prennent part, de paraître avoir raison pendant 365 jours. A la fin de l'année on n'y pensera plus et le tour sera joué. C'est pourquoi nous serons beaucoup plus affirmatifs dans nos prédictions qu'on pourrait le supposer, car, sans vouloir faire une concurrence déloyale à Mme de Thèbes et à Mlle Couesdon, nous émettons la prétention de vous dire avec une exactitude toute relative ce qui se passera dans l'année qui commence, au point de vue sportif tout au moins.

Mais auparavant, jetons un rapide coup d'œil en arrière, de façon à constater que toutes les suppositions sont maintenant permises, mêmes celles qui semblent les plus folles. Au début de 1909, n'aurait-on pas traité de sot celui qui aurait déclaré :

— Cette année, je vois un aéroplane passer au-dessus des mers, s'envoler de France pour atterrir en Angleterre. Cette année, je vois (oh! comme je le distingue nettement) un biplan s'envoler de Juvisy, où le sport n'est pas assez intéressant pour l'inciter à y rester. Il part faire l'école buissonnière, tourne autour de la Tour Eiffel et revient ensuite au bercail pour montrer au public qui a fait le voyage qu'il existe tout de même des aéroplanes qui volent.

Certes, nous aurions ri aux éclats de ces propos d'égaré et pourtant, aujourd'hui, nous sommes bien forcés d'avouer que Blériot et de Lambert sont les héros dont aurait pu parler notre somnambule.

Malheureusement, nous ne vous dirons pas les événements de 1910 avec la même lucidité. Il y a des années où l'on est moins perspicace que d'autres. Vous nous excuserez certainement, d'autant plus que nous avons préféré remplacer nos prédictions personnelles par celles des notabilités sportives les plus connues. De cette façon, si nos éminents interviewés se sont trompés, nous n'en prendrons point la moindre responsabilité.

L'ANNÉE D'AVIATION

Interview de M. le comte de Lambert

Aucun homme-oiseau n'était mieux qualifié que le comte de Lambert pour nous entretenir des espoirs et des projets des Aviateurs pour 1910. Très aimablement, le héros de la traversée de Paris à travers les airs consentit à répondre à nos questions.

« Il est assez délicat, nous dit-il, de vouloir dire à coup sûr ce que nous réserve l'avenir au point de vue Aéroplane. Tout ce que je puis déclarer, et ce sera une prophétie aisée, c'est que la science nouvelle de l'air continuera sa marche merveilleuse vers de nouveaux et prodigieux progrès; si vous me permettez cette image mathématique, je dirai même que les progrès de l'Aviation croîtront comme le carré de la vitesse en mécanique. De transformations en transformations insensibles nous arriverons tout à coup à l'appareil rêvé.

« Quant aux voyages de ville à ville, nous allons les voir en 1910 se multiplier étrangement. Finis les longs tournoiements sans fin autour d'un monotone aérodrome. Nous voulons à présent sillonner les libres chemins de l'air et ne plus nous cantonner dans l'enceinte retrécie d'un champ d'aviation.

« Certes les aérodromes ne disparaîtront pas pour cela, nous y ferons en quelque sorte nos gammes, nos exercices préparatoires, mais notre but sera désormais la libre envolée en plein ciel. En un mot, je crois que l'ère de l'aéroplane pratique va s'ouvrir.

« Quant aux aéroplanes en eux-mêmes, on peut prédire qu'ils subiront certainement de sérieuses transformations. Grâce aux recherches incessantes des ingénieurs et des mécaniciens nous serons dotés bientôt d'appareils doués d'une vitesse énorme, d'une stabilité à peu près parfaite, et d'une capacité qui fera que le transport aérien des marchandises ne sera plus un rêve irréalisable. »

Quant à l'aéronautique, M. de la Vaulx pense que l'année 1910 verra le triomphe des dirigeables de faible cubage et que, de plus en plus, l'on abandonnera la construction de ces immenses aéronats, fort pittoresques il est vrai dans l'immensité bleue du ciel, mais dont tous les soins et toutes les précautions dont il les faut entourer au moment du départ et de l'atterrissage rendent fort problématiques les services qu'ils pourraient rendre en temps de guerre.

L'ANNÉE AUTOMOBILE

Interview de M. le marquis de Dion.

Nous avons été trouver le célèbre constructeur et l'ardent champion de l'automobile au Parlement qu'est le marquis de Dion, pour qu'il voulût bien nous faire un tableau de ce que serait l'industrie automobile pendant l'année 1910. C'est, très aimablement, que M. de Dion y consentit et qu'il nous fit les déclarations suivantes :

« Un pronostic est fort difficile. Il faudrait pour cela posséder toutes les qualités de la pythonisse d'Endor, qualités que je suis loin de posséder. Pourtant, je crois que nous allons voir se continuer cette lutte entre les grosses maisons et les petites.

« Nous assistons, en effet, depuis quelque temps aux efforts constants des grands constructeurs pour empêcher les petits de surgir. De là une atmosphère d'orage qui a permis aux gens qui y étaient intéressés d'entretenir la déférence et la colère des petits constructeurs vis-à-vis des gens qui voulaient organiser cette année une exposition automobile. Grâce à des raisons spécieuses d'économie, d'inutilité, les constructeurs refusèrent, en effet, leur collaboration, ne se doutant pas qu'ils seraient eux-mêmes les plus punis de cette manœuvre. Ne perdirent-ils pas ainsi l'occasion de se faire connaître au grand public et d'attirer sur eux l'attention des amateurs d'automobiles? Quant aux constructeurs plus importants, ils se causèrent ainsi un tort considérable. En effet, si cette attitude leur réussit pleinement au point de vue commerce intérieur, il en alla tout autrement en ce qui concerne l'extérieur. Les acheteurs étrangers, simplistes, se dirent : « La France cette année n'expose pas, c'est donc qu'elle n'a rien d'intéressant à nous exposer, c'est donc qu'elle est en décadence; achetons donc aux puissances qui sont cette année en tête du mouvement. » Et ainsi firent-ils, et c'est de la sorte que la France perdit un nombre incalculable de clients étrangers.

« Pourtant rien n'est plus faux et la France occupe toujours le premier rang dans l'industrie automobile. »

— Et croyez-vous, Monsieur, que nous puissions espérer cette année une course automobile ?

« — Hélas! j'ai bien peur que non et vous m'en voyez navré. Je n'étais pourtant point partisan des courses de vitesse. De plus en plus j'aurais voulu voir s'exécuter les épreuves automobiles dans le sens utilitaire, — les reliability trials, par exemple —, mais tout me semblait préférable à la navrante immobilité dans laquelle nous stagnons aujourd'hui. C'est la raison qui m'a fait — au grand étonnement de quelques-uns — me décider nettement cette année en faveur d'un circuit.

« Cependant, au milieu de toutes ces fautes, j'ai la consolation de voir de plus en plus le Parlement s'intéresser aux questions automobiles. 1910 sera, je l'espère, à ce point de vue une année privilégiée et qu'il faudra marquer d'une pierre blanche. C'est une des raisons pour laquelle, je crois, que l'année qui s'ouvre sera pour l'industrie automobile aussi glorieuse que les précédentes. »

L'ANNÉE ATHLÉTIQUE

Au point de vue boxe, le grand événement de l'année sera le match Jack Johnson — James J. Jeffries, qui doit se disputer le 4 juillet à Salt Lake City. Qui triomphera? Jeffries retrouvera-t-il sa merveilleuse puissance de jadis? Pourra-t-il redevenir l'homme incomparable qu'il fut non point par sa science, mais par sa vigueur et sa force de résistance? Des compétences américaines déclarent qu'il lui sera impossible d'être encore le champion devant qui tous les meilleurs s'inclinèrent. Il ne fait de doute pour personne qu'il ne sera pas le Jeff d'autrefois, mais toute la question se résume à ceci : pour battre Johnson, faut-il être le Jeffries au summum de sa forme ou une contrefaçon de ce Jeffries? Nous croyons fermement à la victoire de l'ancien prodige et nous pensons que ce n'est pas encore en cette occasion qu'il perdra la gloire d'avoir un record intact.

Les Américains continueront sans nul doute à affluer en France pendant 1910. L'exemple de Willie Lewis les incite tous à l'imiter, et bientôt Paris sera la patrie de tous les grands boxeurs.

Peut-être découvrirons-nous, en France, un grand champion capable de mettre les Américains en échec. Nous ne conservons plus guère d'espoir maintenant que nous avons perdu Pierre Berry!

Mais ce qui fait le bonheur des uns fait le malheur des autres : la lutte en sait quelque chose. Elle tombe de plus en plus bas. Elle est reléguée au rang le plus infime dans l'échelle des sports. Seules les rencontres d'amateurs conservent à la lutte toute sa beauté, toute sa science. Le public s'est enfin rendu compte du bluff qui entourait toutes les manifestations de professionnels.

Pour la course à pied, Failliot ne nous étonnera peut-être plus autant, maintenant qu'à l'instar de Siret, il sert la patrie. Mais soyez certains que de Fleurac disputera le Prix Roosevelt. Nous ferons la même prédiction dans vingt ans.

L'ANNÉE CYCLISTE

Peut-être assisterons-nous au lever d'une étoile du sprint. Nous n'osons l'espérer. Il y a si longtemps que nous attendons cet oiseau rare qu'il est permis de se lamenter. Souhaitons également qu'une nouvelle affaire Marix ne nous fasse enlever par l'étranger quelques-uns de nos plus brillants représentants.

Sérès s'imposera-t-il au cours de la nouvelle année comme à la fin de la saison d'été? Nous le croyons. C'est un garçon courageux et énergique, il a une bonne motocyclette et un excellent entraîneur. Il n'en faut pas plus pour réussir dans le demi-fond. Darragon et Parent continueront à s'en vouloir et à avoir des accidents de machine, lorsque l'un prendra une avance sur l'autre. Ellegaard gagnera sans doute le championnat du monde.

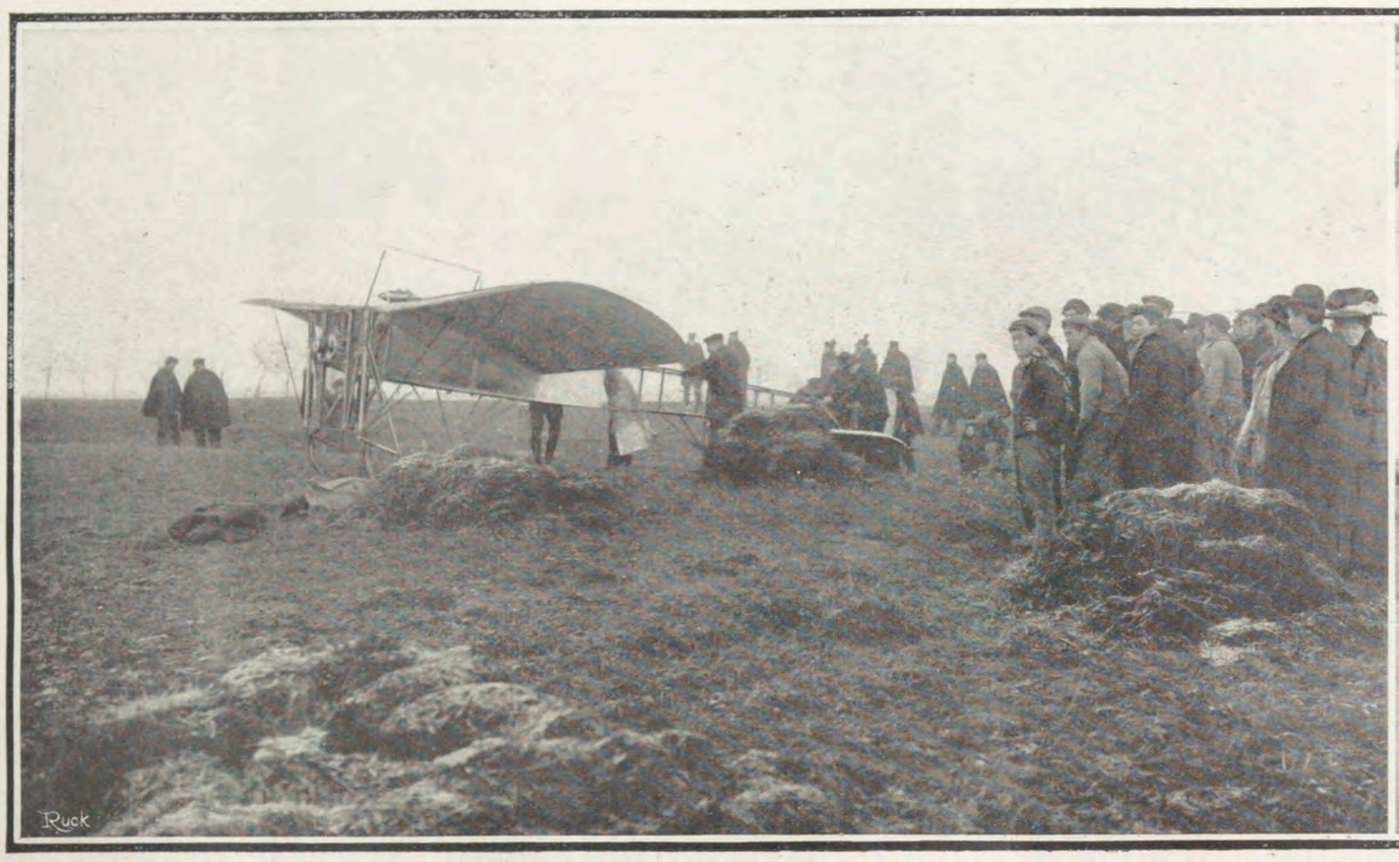
Quant aux amateurs, ils ne pourront plus laisser faire de la publicité par les maisons sur leurs performances. Peut-être l'U. V. F. ira-t-elle jusqu'à les empêcher de toucher des espèces sonnantes et trébuchantes. Tout arrive!

Enfin, nous allons avoir un nouveau vélodrome, genre Madison, où l'on courra sans doute une course de six ou sept jours. Lucien Petit-Breton y prendra peut-être part et ce ne serait pas la moindre garantie du succès.

Telles sont les prédictions que nous sommes en mesure de faire au commencement de cette année. Si elles ne vous intéressent que médiocrement aujourd'hui, elles vous amuseront tout au moins à la fin de l'année. Et n'est-ce pas toujours quelque chose?

MARCEL VIOLLETTE.

L'ÉCHEC DE J. DE LESSEPS



L'aéroplane au départ.

Jacques de Lesseps visite une dernière fois son monoplan avant de tenter son voyage aérien de 100 kilomètres en ligne droite. Il a échoué à 7 kilomètres du départ.

Jacques de Lesseps.

Jacques de Lesseps, un des récents aviateurs, qui s'est déjà fait remarquer par de beaux vols.

Jacques de Lesseps, l'un des aviateurs nouveaux qui, pour leur coup d'essai, veulent un coup de maître, tentait le 21 décembre de remporter le Prix fondé par notre confrère scientifique *La Nature* et le Prix de Voyage de l'Aéro-Club de France.

Pour réussir, il fallait qu'il accomplît en aéroplane un parcours de 100 kilomètres en ligne droite. De Lesseps avait choisi le parcours : ferme des Guinettes, près d'Etampes, Nouan-le-Fuzelier, soit 105 kilomètres environ.

A 9 h. 55 du matin, le moteur était mis en marche. Mais l'humidité de la nuit l'avait sans doute enrhumé : il avait des ratés. De Lesseps ne s'en mêla pas et avec l'ardeur et la décision qui président aux grandes victoires, il donna délibérément le signal du départ. Il roula pendant quelques centaines de mètres, puis le monoplan s'éleva gracieusement et prit son vol en longeant la ligne du chemin de fer pendant quelque temps. Enfin il disparut dans la direction d'Orléans.

L'appareil évoluait à 80 mètres de hauteur depuis six minutes, tout semblait voler à souhait, lorsqu'à 7 kilomètres d'Etampes le monoplan descendait lentement, mais sûrement. L'atterrissage paraissait devoir s'effectuer selon les formules de l'art. Mais un petit talus veillait qui jurait de faire une plaisanterie à l'aviateur. L'aéroplane le franchit d'un seul bond, mais hélas ! retomba de l'autre côté. Fort heureusement, il ne capotait pas.

M. de Lesseps restait sur son siège, après une brusque secousse toutefois, et n'avait pas la moindre blessure, à part une petite écorchure au nez. Si l'aviateur toutefois — et c'était l'essentiel — n'avait pas souffert, il n'en était pas de même de l'appareil : les roues d'avant, le train porteur, l'hélice étaient en miettes ; une aile était endommagée. Le moteur était sain et sauf.

Jacques de Lesseps attend avec impatience que son monoplan soit réparé, car il désire tenter à nouveau l'aventure. Y réussira-t-il ? Nous le lui souhaitons et peut-être, lorsque paraîtront ces lignes, sera-t-il déjà titulaire du prix de 100 kilomètres en ligne droite.

F.-A. W.

L'appareil après l'atterrissage.

Un talus provoqua le capotage du monoplan à l'atterrissage. Les roues d'avant, le train porteur et l'hélice étaient brisés.

L'ambulance de l'aéroplane.

On emmène ce qui reste du monoplan à Etampes, d'où il sera dirigé vers Paris pour les réparations. De Lesseps veut recommencer.

BLÉRIOT A CONSTANTINOPLE

L'APPAREIL APRÈS SA CHUTE DANS UNE COURETTE DE PÉRA

Le 12 décembre, malgré un vent violent, le héros de la traversée de la Manche s'élançait du Champ de Mars du Tauris, à Pera. L'appareil s'élevait à une hauteur d'une quinzaine de mètres, le vent l'entraînait vers la gauche. Arrivé au bout de la place, le monoplan ne put virer. Il heurta une maison du faubourg de Tatarla, dont la toiture fut en partie enlevée, et tomba dans la cour de la maison. Blériot n'eut que des contusions sans gravité, mais qui nécessitèrent pourtant un assez long repos, tandis que son aéroplane était détruit.

LE M'GLADBACHER A PARIS

An dribbling des Allemands.

Les Allemands, qui ont battu dimanche le C. S. Garennois, firent des charges impressionnantes mais eurent des coups de pied un peu longs.

Une interception de Schumacher.

Parmi les derniers Allemands, le meilleur fut sans contredit Schumacher le demi centre, adroit, puissant et bon shooteur. A droite, le seul Garennais qui joua vraiment bien; le gardien-de-but, Weidrudson, qui sauva bien des buts.

Une équipe allemande, celle du M'Gladbacher F.C. s'est rencontré avec deux équipes de la Fédération des Patronages : le C S. Garennois et la Jeunesse Athlétique de Montrouge qui furent toutes les deux battues.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique, nous voulons désormais avoir avec nos lecteurs, tous les quinze jours, une conversation, qui sera en même temps une leçon de choses, profitable à tous. Nous insèrerons les questions d'ordre général, à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui y seront faites. Nous publierons les renseignements relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique, susceptibles d'intéresser le chauffeur, l'aviateur, le cycliste, etc. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées, et nous comptons pour cela sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1).

QUESTIONS ET RÉPONSES

Nombreuses ont été les réponses de nos lecteurs, nous proposant des solutions aux pannes indiquées dans nos questions 1 et 2. Si nombreuses même que nous ne pouvons, à notre grand regret, les donner *in extenso*. Contentons-nous donc d'extraits des passages les plus importants.

QUESTION Nº 1.

Ratés d'allumage dans un deux-cylindres.

Une seule réponse à cette question, plus difficile évidemment que la suivante. Les voici :

Monsieur,

..... Votre allumage par accus aura subi à un point quelconque du circuit l'effet d'une résistance : borne mal serrée, fil oxydé, etc. Le courant primaire, affaibli de ce chef, ne pouvait plus vous donner un allumage parfait du moteur qu'à grande vitesse, c'est-à-dire pendant la marche à vide.

En effet, la force électromotrice induite dans le circuit secondaire étant proportionnelle à l'intensité du courant primaire, et aussi à la rapidité de rupture de ce courant, ne pouvait vous donner une étincelle convenable à la bougie qu'avec une grande vitesse.....

..... Lors de l'embrayage, la vitesse du moteur diminuant, et par suite la rapidité de rupture du courant, provoquait les ratés dont vous parlez. A cette cause, on peut ajouter qu'à ce moment l'ouverture en grand des gaz interposait entre les points de la bougie un mélange isolant plus comprimé et par conséquent plus résistant électriquement.

Un trembleur plus ou moins bien réglé que son voisin permettait à un cylindre ou deux de s'allumer. Un démontage complet du système d'allumage aura suffi, à votre insu, à faire cesser cet état de choses.

PAUL GRAUX, électricien,
Binche (Belgique).

QUESTION Nº 2.

Ratés inexplicables... (?)

Du même, la réponse suivante :

Monsieur,

..... L'accident dont vous parlez n'est imputable qu'à une arrivée insuffisante d'essence du réservoir au carburateur, soit que le tuyau soit partiellement obstrué, ou, chose plus possible encore, que le trou d'air ménagé dans le bouchon du réservoir ne soit bouché par un corps quelconque : de cette façon, à l'arrêt, une quantité d'essence suffisante arrivera au flotteur de votre carburateur, tandis que lorsque cette essence s'épuisera pendant la marche, la dépression se fera inévitable dans le réservoir et empêchera, ou tout au moins retardera la descente de l'essence du réservoir vers le carburateur; ce phénomène se prolongeant, le carburateur sera bientôt à sec et vous aurez l'arrêt complet du moteur après de multiples ratés.

P. GRAUX.

Autre réponse :

.... Monsieur J. C., de Lyon, pourrait essayer de rapprocher les pointes de ses bougies à une distance de 3 à 4 dixièmes de millimètre.

Agréez, Monsieur, mes sincères salutations.

PIERRE SOUBIROUS,
Hôtel Moderne, Lourdes.

Autre :

... Victime de la panne que vous indiquez.....

J'eus l'idée d'augmenter l'admission d'essence en relevant le niveau dans le carburateur; j'ai un carburateur à niveau constant, mais réglable. Depuis, cela va tout seul. Après avoir mis en marche, au bout de quelques instants, en avançant progressivement la manette du secteur du volant j'obtiens l'emballement du moteur, je le ramène doucement à une vitesse convenable et depuis. ... je suis tranquille.

Quand la température se relèvera, je règlerai plus bas le niveau d'essence dans le carburateur pour ne pas faire une dépense d'essence inutile.

J'ai attribué cet inconvénient à ce que les carburateurs sont établis pour économiser l'essence, mais à une température déterminée; du moins c'est l'appréciation d'un amateur, non d'un professionnel ou d'un ingénieur que je vous donne; mais ayant réussi, et souhaitant que le même procédé vous donne satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes salutations sincères.

PERRIN,
14, rue Diderot, Troyes.

Autre :

Vous êtes-vous bien assuré si votre pression d'essence est normale dans le réservoir? Le petit trou qui est pratiqué d'habitude sur le bouchon de ce réservoir ne serait-il pas bouché ?

Cela s'expliquerait :

A moitié admission : suffisance et bon mélange carburé.

A pleine admission : insuffisance d'essence et, par suite, mauvais mélange.

E. G.,
Castres (Tarn).

Autre :

Dans le premier temps de mes voyages d'auto, j'ai été une fois dans la même situation. Après avoir grimpé une journée entière dans les montagnes de l'Eifel, ma machine fit tout à coup grève. Stupéfait de cette impertinence, qui m'était inconnue de ma brave Itala, je vérifie mon réservoir rempli encore à la moitié. Un regard sur le manomètre me dit que la pression manquait pour pousser l'essence au carburateur. Heureux d'avoir trouvé la cause du mal, je démonte et nettoie la valve de pression et je trouve que par l'usage le ressort de la dépression était devenu trop faible pour retenir la pression d'échappement, et toute la pression qui est nécessaire pour presser l'essence au carburateur s'en allait par le mauvais état de la vulve.

Pour revenir à votre question, votre moteur a reçu avec la pompe de pression assez d'essence pour marcher quelques minutes, alors l'air s'en allait. Sans doute votre moteur aurait couru encore quelque temps si vous ne lui aviez pas donné tous les gaz. Ainsi le moteur était forcé de prendre la petite quantite par un tour de piston.

Regardez bien dans votre valve de pression si le ressort est encore assez fort; dans l'autre cas il faut le renforcer, travail que connaît chaque forgeron.

La deuxième possibilité est la suivante : dans les grandes maisons d'autos, les réservoirs d'essence sont fabriqués en accord. S'il se trouve alors un ouvrier qui ne nettoie pas bien le réservoir avant de le souder et qu'il reste dedans de la malpropreté qui se mettrait devant le tamis du carburateur, il faut une grande pression pour faire entrer l'essence au carburateur. Par conséquent il est nécessaire de nettoyer de temps en temps le tamis devant le carburateur comme le carburateur même.

Jacques BUCKREMER,
Cologne/Rh. Frierenplatz, 25.

Les symptômes décrits indiquent, sans erreur possible, que le carburateur ne reçoit pas assez d'essence. Voir donc si la tuyauterie d'essence ne s'est pas encrassée à la longue (la rincer à l'eau bouillante). Vérifier également si le système d'entrée d'essence dans le niveau constant fonctionne bien (dans les appareils où la tige du flotteur appuie sur une soupape, celle-ci colle parfois sur son siège).

Naturellement voir si le ou les robinets d'essence ne se ferment pas en marche, voir si le trou d'air est bien libre dans le bouchon du réservoir.

Cela ne peut provenir que du système d'entrée d'essence. S'assurer que cette dernière ne contient pas d'eau.

L. DE M.,
29, Avenue Henri-Martin.

Autre :

..... Le mal provient de l'essence ; si le carburateur est propre, cela ne suffit pas... Dans le tuyau ou le réservoir, il y a un dépôt quelconque qui arrête l'essence momentanément. Mais, le temps de descendre de voiture, le carburateur s'est rempli de nouveau... J.-M. CANNES.

Autre :

La cause probable : canalisation d'essence à demi obstruée, assez pour ne pas suffire à l'appétit du moteur en pleine marche et en côte, pas suffisamment pour ne pas lui permettre de tourner à vide ou à demi-transmission.

Après que le moteur a calé, l'essence revient lentement, et l'on repart en effet au quart de tour jusqu'à l'épuisement de cette petite provision, et toujours de même.

Une sérieuse revue des tuyaux et des filtres, et M. J.-C. retrouvera la gaieté et son sommeil.

Trop heureux d'y avoir pu contribuer.

L. MOUILLET,
9, Passage Hôtel-Dieu, Lyon.

Ainsi soit-il... !

QUESTION Nº 3 (nouvelle).

Comment trouver la puissance d'un moteur ?...

Une autre question qui intéresse tout le monde.

Monsieur,

Etant donné la course et l'alésage d'un moteur, existe-t-il une formule (empirique ou autre) assez simple (c'est-à-dire ne nécessitant pas l'emploi d'une table de logarithmes) pour trouver la puissance *approximative* du moteur ?

Je suppose évidemment que la composition du mélange détonant est parfaite et que la compression est la même pour tous les moteurs.

Dans la pratique, les constructeurs devant sans doute presque tous adopter un taux de compression voisin du maximum (auto-allumage) afin d'obtenir le meilleur rendement.

DÉSOCHES,
112, boul. des Dames, Marseille.

QUESTION Nº 4 (nouvelle).

Les Six Jours et les combinaisons.

Un de nos lecteurs s'est adressé à nous pour avoir quelques renseignements sur la course de Six Jours. Nous publions sa lettre avec l'espoir que des concurrents de la grande épreuve américaine voudront bien lui répondre:

Monsieur,

Je me permets de vous poser quelques questions au sujet des combinaisons dans les courses de Six Jours de Madison-Square. Comment se fait-il que lorsqu'un homme a été pris la main dans le sac, pour parler vulgairement, et qu'il est patent qu'il a fait exprès de faire tomber un de ses concurrents, il ne soit pas disqualifié immédiatement? Je sais bien l'éternelle réponse: si c'est un coureur de classe, il fait recette; si on le disqualifie, les entrées s'en ressentiront. Mais peut-on admettre que les pouvoirs sportifs n'interviennent pas ?

En terminant, laissez-moi crier bien haut mon admiration pour la merveilleuse performance accomplie par Walter Rutt dans la dernière course de Six Jours. Cet homme a accompli un exploit qu'aucun coureur n'avait pu réaliser jusqu'alors. Pourquoi n'organiserait-on pas à Paris une épreuve de ce genre ? G. AUGLET *(Nîmes).*

Nous savons qu'il est question de disputer une course de sept jours par équipes de deux coureurs au nouveau Vélodrome d'Hiver. Mais ce projet sera-t-il réalisé ?

HENRI PETIT.

PETITE CORRESPONDANCE

Panhard 12.275. San Sébastien. — M. Auguste Wimille, 18, rue d'Enghien, se fera un plaisir de vous donner tous les renseignements que vous désirez.

M. Boris Forostovsky, Davos-Platz (Suisse). — La maison Benz nous communique les détails suivants concernant sa voiture, qui a atteint avec Hemery le 205 à l'heure sur la piste de Brookland :

Moteur 4-cylindres 185 × 200. Puissance effective 240 chevaux à 1.650 tours. Allumage par magnéto à bougies Bosch. Pneus 810 × 100 à l'avant et 880 × 120 à l'arrière.

Le demi-mille a été couvert à l'allure de 207 kilomètres à l'heure et le kilomètre à raison de 302 kilomètres à l'heure.

La voiture était munie d'un coupe-vent.

Le poids à vide est de 1.200 kilogrammes.

La piste de Brookland est très dangereuse à partir d'environ 180 kilomètres à l'heure, tant par la nature de son sol passablement bosselé que par l'exiguïté du petit virage ; c'est-à-dire que l'engin est capable d'une plus grande vitesse que celle qu'il a développée...

(1) Nos lecteurs qui veulent bien nous faire l'honneur d'une communication sont priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, cela à cause des nécessités de la composition.

La Vie au Grand Air

UNE PARTIE DE FIELD GAME

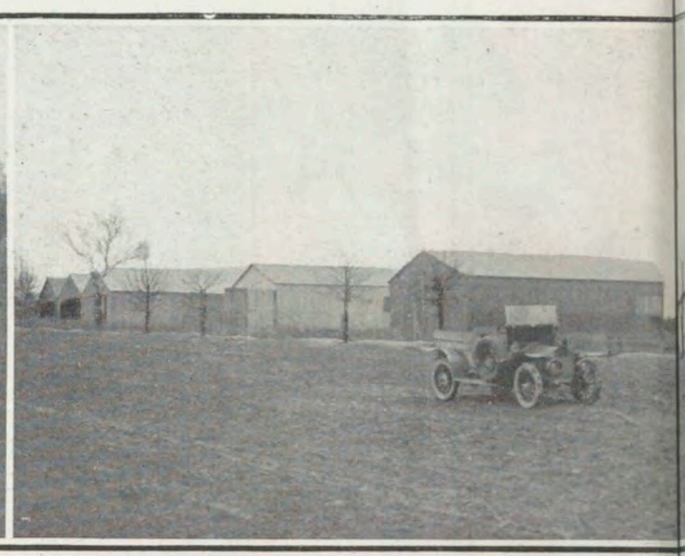
L'ANCÊTRE DU RUGBY

Une fois par an, il est de tradition dans les Universités anglaises de se livrer aux brutalités du field game. Ce field game n'est autre chose que l'ancêtre du rugby, tel qu'on le pratiquait dans les « Old coaching days », au temps où les Anglais de 1830 ou 1840 s'initiaient à la vie littéraire dans les vieilles écoles d'Eton et de Rugby, ainsi que dans les Universités de Cambridge et d'Oxford. Le field game a ceci de particulier — outre que plusieurs détails le différencient du rugby — qu'il se joue avec un nombre inégal de joueurs dans chaque camp : c'est, en quelque sorte, un rugby handicap.

UN TOUR A MOU

Les hangars Farman.

Ce furent les premiers construits, au cours de la route de Bouy. Ils se multiplient peu à peu à mesure que l'aviation se développe.



Les hang

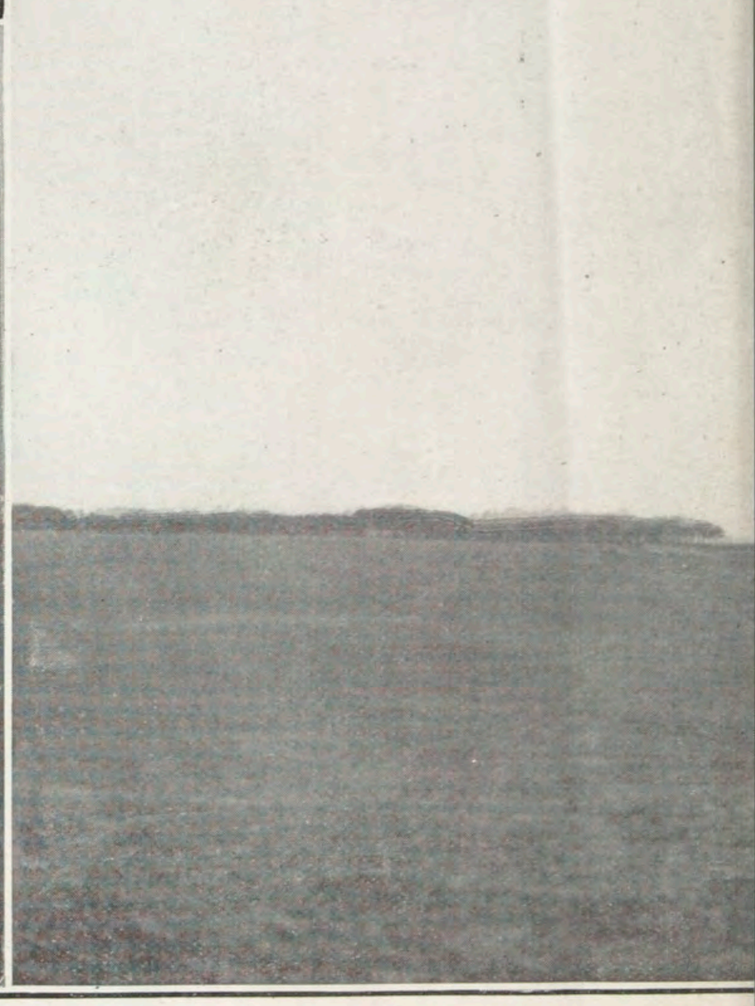
Séparés des premiers par le parc (!) du Maxim Ba artificiels dont le n

En attendant l'accalmie.

En compagnie de M. Archdeacon, l'infatigable commissaire, Latham et ses élèves attendent que le vent et la pluie leur permettent de sortir.

Chaque maison a sa salle à manger séparée.

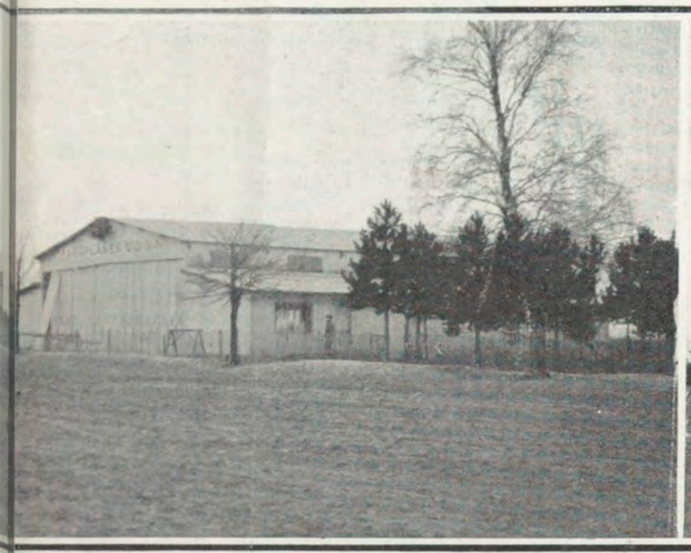
Ce soir, on reçoit Latham à la table de Voisin. Mlle Marvingt, MM. Archdeacon, de Baeder, Gaudichart, Château, Rigal, la baronne de la Roche, Latham, Demanest, Clarke.



Latham à

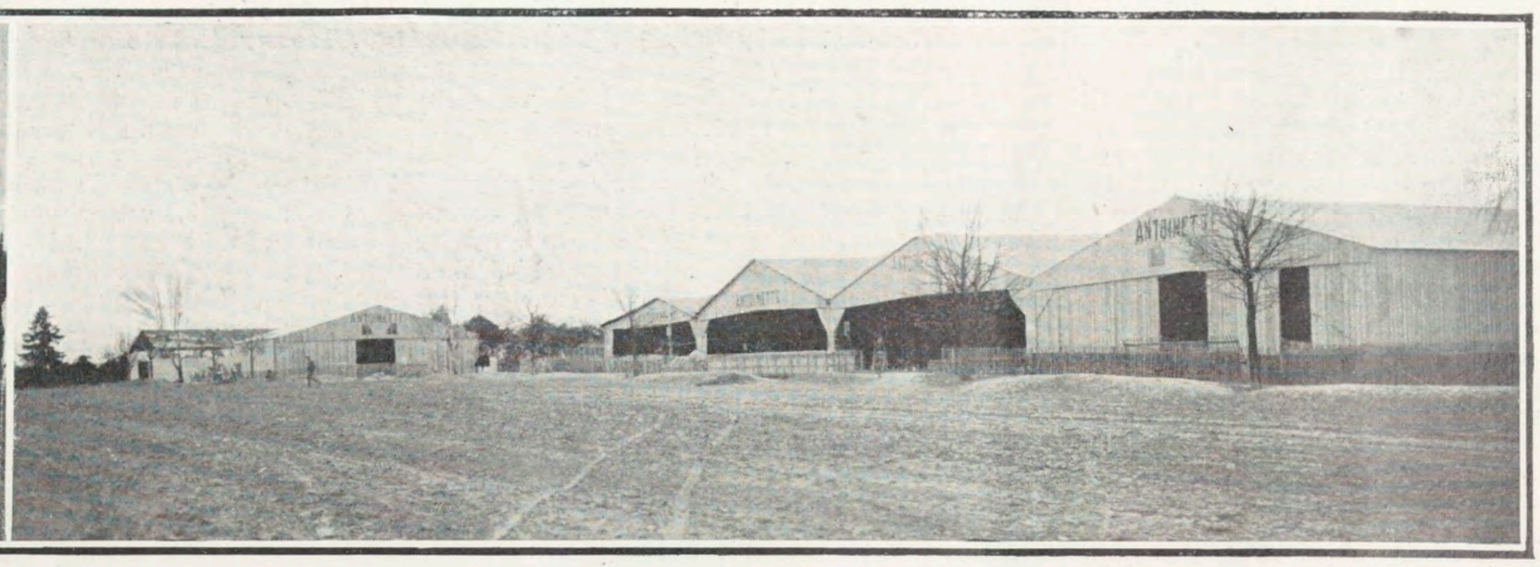
Malgré un vent de 50 kilomètres à l'heure, le 26 Déce (200 mètres en hauteur). En 7 minutes, il parvient à

MELON-AVIATION



s Voisin.

Bar, ils abritent eux aussi pas mal d'oiseaux
bre va en croissant.

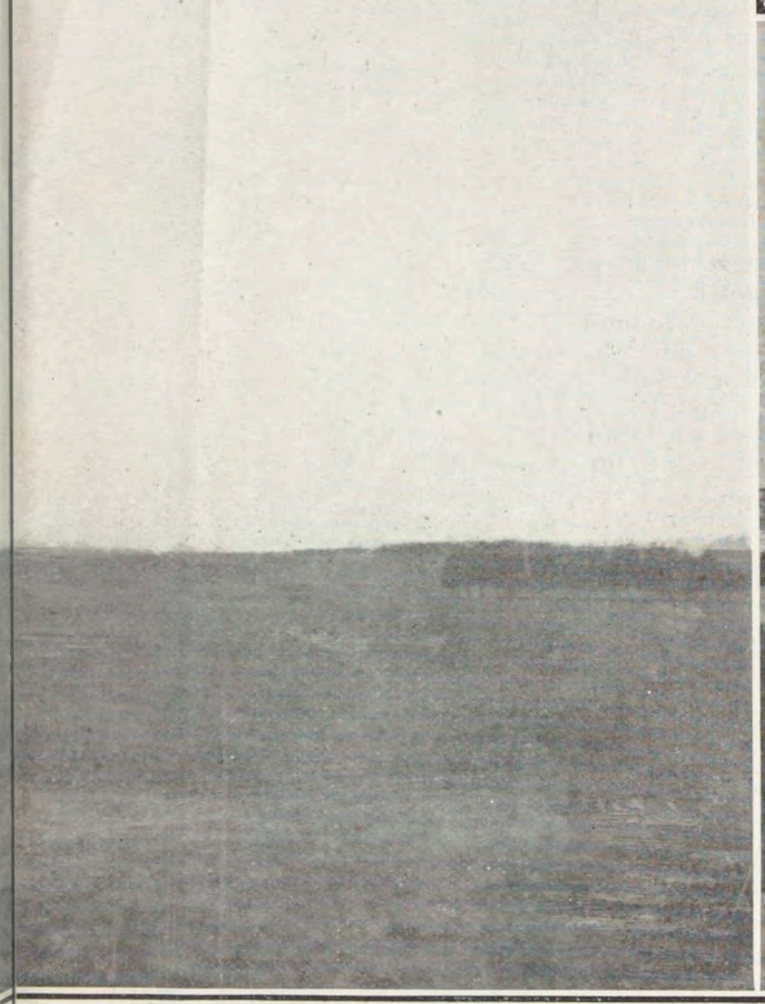


La cité des Antoinette.

Là, ce sont de véritables ateliers qui ont été construits où tout le jour tournent les machines outils mises en mouvement par un moteur à explosion.

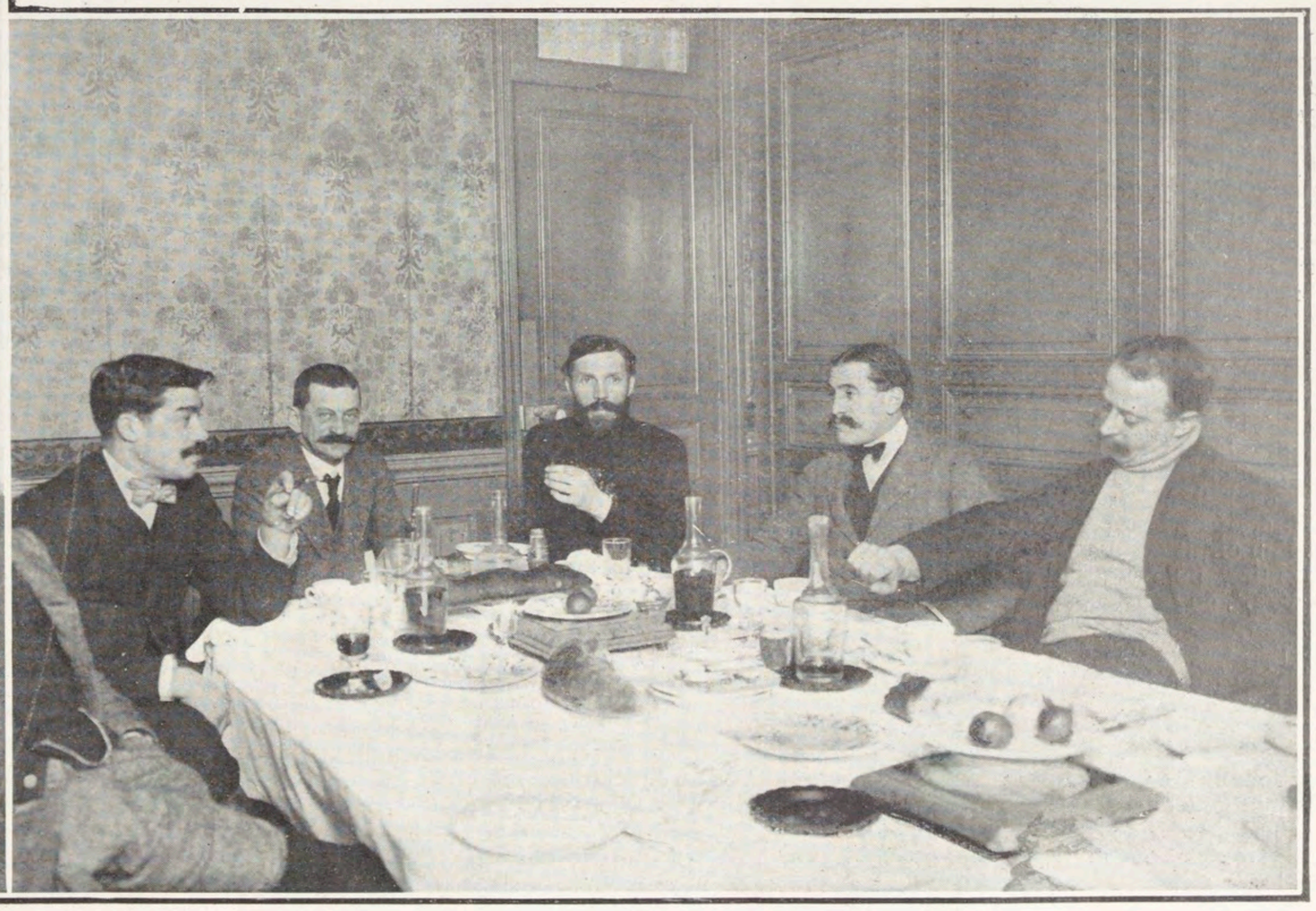
Latham sort pour le Prix de Caters.

Latham est un des plus assidus au travail. Quand l'état du ciel ne lui permet pas de sortir avec ses élèves, il en profite pour essayer quelque nouvel appareil.



00 mètres.

re au matin, Latham part pour le Prix de Caters
hauteur d'environ 300 mètres et descend en planant.



Un coin de la table Farman.

C'est une particularité de la vie de Mourmelon que cette séparation bien tranchée des différentes « écuries ». A cette table, outre Henri Farman, on remarque MM. Blum, Picard, Van den Born, etc.

PARIS, CAPITALE DE LA BOXE

Paris va être le rendez-vous de tous les plus grands boxeurs du monde : outre ceux que nous avons déjà applaudis, nous allons recevoir la visite de Billy Papke, Sam Langford, Harry Lewis.

Il y a trois ans, la boxe était un sport presque ignoré en France. Il était de mauvais aloi d'assister aux réunions pugilistiques. Quant aux fervents qui prenaient des leçons, ils étaient considérés comme des fous ou des gens de peu. Et le plus curieux, c'est que pour lancer le noble art, il fallut recourir au procédé grossier et vulgaire qui a fait sombrer la lutte dans le chiqué et le ridicule : les championnats de music-halls. Je vais m'expliquer : un athlète quel qu'il soit, boxeur, lutteur, coureur, etc., ne peut fournir des efforts successifs et violents. A chaque fatigue doit correspondre une période de repos qui lui permettra de se remettre. Or, il n'est personne au monde qui puisse livrer trois combats sérieux par semaine, et c'est pourtant ce qu'on était censé exiger des boxeurs engagés dans les championnats d'alors. Il est vrai que si on avait dit au public que le principal ténor de la troupe touchait exactement 125 francs par semaine, il se serait rendu compte que pour ce prix-là on ne pouvait exiger du sang et des knock-out sérieux.

En trois ans donc, la France a été initiée aux secrets du noble art. Evidemment le public n'a pas encore appris toutes les finesses de la boxe, mais chaque nouvelle réunion contribue à parfaire son éducation. Et, s'il est vrai, comme on le prétend couramment, que le Français est le peuple le plus sportif du monde, en peu de temps il parviendra à laisser loin derrière lui le peuple américain. S'il possède des champions incontestés, le yankee manque souvent de sportivité : les Etats qui interdisent les combats sur leur territoire, ceux qui exigent des matches sans décision, ceux qui limitent le nombre de rounds, les autorités qui interviennent on ne sait pourquoi, sans parler de la façon dont se comportent souvent les assistants, nous fournissent des preuves éclatantes et nous rendent plus indulgents pour les fautes commises par le public parisien dans certaines réunions. Il est vrai que la faute en incombe surtout aux journalistes chargés de faire l'éducation des spectateurs. La chose serait d'autant plus facile que le Français comprend vite; mais qui a songé à lui donner et à lui commenter les règles du noble-art ? qui a essayé de lui prouver que le chiqué est fort difficile dans ce sport ? N'insistons pas, la collection de la *Vie au Grand Air* seule est là pour nous empêcher de nous excuser.

Or, maintenant plus que jamais, le public devrait être initié aux secrets de la boxe. Il sait reconnaître la beauté d'un match comme celui qui mit aux prises Willie Lewis et Sid Russell l'autre jour. Mais je suis certain que sur cent personnes, il y en avait quatre-vingt-dix qui applaudissaient Lewis non point pour sa méthode, non point pour son jeu qu'il variait sans cesse, non point pour la merveilleuse démonstration de toutes les finesses de la boxe qu'il fit ce soir-là, mais parce qu'il pesait 18 kilos de moins que son adversaire. Or, le peuple français, avant tout chevaleresque, admire toujours le petit qui rosse le gros.

Il devrait y avoir des séances où l'on commenterait les beautés, les fautes d'un combat, où l'on dirait ce que les adversaires auraient dû faire, pourquoi ce qu'ils ont fait était mauvais, où l'on donnerait, en un mot, toutes les explications qu'un match comporte. Le public suivrait ces séances avec un vif intérêt et les combattants y prendraient de précieux enseignements.

Nos nouveaux hôtes. Jusqu'ici nous avons déjà été gâtés par l'abondance de champions que nous avons applaudis à Paris. Que de progrès accomplis depuis l'arrivée de Sam Mac Vea, qui ne pouvait trouver de matches, qui menait une existence misérable, au bénéfice duquel le professeur Leclerc organisait une séance de charité avec quête, s'il vous plaît. Qu'elle nous semble lointaine, cette époque! Et pourtant la réunion dont je parle remonte au 26 novembre 1907, deux ans à peine!

Mais, depuis, Sam Mac Vea a trouvé le moyen de faire valoir ses talents. Et d'autres l'ont suivi. Rappelons pour mémoire et dans l'ordre chronologique : Walter Stanton, Frank Erne, Willie Lewis, Tommy Burns, Jack Johnson, Joe Jeannette, Sandy Ferguson, Honey Mellody, Jim Barry, Jim Stewart, Al Kubiak, Sid Russell, Charley Hitte.

A cette pléiade vont s'ajouter trois nouvelles étoiles : Billy Papke, champion du monde des poids moyens; Sam Langford, qui revendique le titre de champion du monde des poids lourds; Harry Lewis, l'un des compétiteurs au titre de champion du monde des poids welter-weight.

Willie Lewis sera opposé à Harry Lewis d'abord, à Billy Papke ensuite. Joe Jeannette rencontrera sans doute Sam Langford.

La carrière de Billy Papke. Billy Papke est surtout connu en France par sa rivalité avec Stanley Ketchell pour le titre de champion du monde des poids moyens. Le 4 juin 1908, à Milwaukee, il était déclaré battu aux points en dix rounds. Le 7 septembre 1908, il prenait sa revanche, mettant Stanley Ketchell knock-out au douzième round à Los Angeles. Le 26 novembre 1908, il était mis knock-out au onzième round par Stanley Ketchell, à San Francisco. Enfin, cette année, dans une nouvelle rencontre, Stanley Ketchell a eu la décision pour lui aux points en 20 reprises. Billy Papke le poursuit à nouveau de ses défis. Et je vous assure qu'en Amérique, personne ne songe à prétendre que les deux hommes font du chiqué.

Les questions de rivalité entre deux athlètes aussi près l'un de l'autre que Papke et Ketchell, Joe Jeannette et Sam Mac Vea méritent et nécessitent des revanches. Le sportsman y goûte un plaisir toujours nouveau. Seuls, le profane et le néophyte peuvent s'imaginer que les combats sont arrangés, comme s'il pouvait y avoir entente entre des pugilistes qui ont tout à perdre s'ils sont battus, tout à gagner s'ils triomphent. Le chiqué peut se faire avec les boxeurs anglais qui environnent le Wonderland de Londres, qui exercent un métier et se contentent de gagner le superflu en combattant de temps en temps. Ils n'ont pas de record, peu leur importe une victoire ou une défaite pourvu qu'ils touchent quelques francs. Il est vrai qu'il est un boxeur coté en Angleterre qui se fit payer 2.500 francs pour se coucher au bout de quelques rounds devant un boxeur français de valeur.

Mais revenons à Billy Papke. Stanley Ketchell étant passé poids lourd, le titre de champion du monde des poids moyens est revenu de droit à Papke.

Celui-ci est né le 17 septembre 1886 à Spring Valley (Illinois). Il a donc 23 ans. Il pèse 70 kilos et mesure 1 m. 73. Il est d'origine américaine et allemande. Il débuta en 1906, le 24 mars. Au début de 1909, son record s'établissait ainsi : 34 combats, dont 20 victoires par knock-out, 6 aux points, 4 matches nuls, 1 sans décision, 1 exhibition, 2 défaites, dont une par knock-out. En 1909, il eut deux rencontres particulièrement intéressantes : l'une où il fut battu aux points par Stanley Ketchell en 20 reprises, l'autre où il fit son match sans décision avec Willie Lewis, qu'il mit knock-down deux fois. Toutefois, celui-ci reprit l'avantage à l'avant-dernier round.

Parmi les hommes de valeur knock-outés par Billy Papke, citons Tommy Sullivan, Terry Martin, Bartley Connoly, Walter Stanton et Stanley Ketchel.

Aux points, il triompha notamment de Pat O'Keefe et de Hugo Kelly, avec qui il avait fait match nul. Pour être exact, rappelons que lorsque Stanley Ketchell le mit knock-out, il l'avait frappé très durement à la mâchoire au moment où Billy Papke s'avançait vers lui la main tendue au début du combat. C'est ce qui fit appeler Stanley Ketchell « l'assassin », par les sportsmen américains.

La carrière d'Harry Lewis. L'Israélite Harry Lewis est né le 16 septembre 1886, à New-York City. Il pèse 66 kilos et mesure 1 m. 69. Il boxe depuis 1904 et a fourni 115 matches. dont 21 victoires par knock-out, 32 aux points, 7 matches nuls, 50 sans décision, 5 défaites dont une sur une faute. Cette abondance de matches sans décision provient de ce que Harry Lewis boxe surtout à Philadelphie et à New-York. Cela ne l'a point empêché d'ailleurs de mettre, au cours de ces rencontres, des hommes knock-out, tels Willie Fitzgerald en 2 rounds, Jack Roler en 4, Dave Deshler en 2, Jack Goldswain, en 5.

Il n'a jamais été mis knock-out. Il a déjà rencontré trois fois Willie Lewis dans des matches sans décision. Leur combat de Paris établira la supériorité de l'un des deux hommes. Mais ils semblent se tenir tous deux d'encore plus près que Joe Jeannette et Sam Mac Vea.

Le record de Sam Langford. Sam Langford viendra probablement rencontrer Joe Jeannette, puisque Jack Johnson a reculé devant lui comme il a reculé devant Jeannette. Ce champion du monde n'est pas un homme, c'est une fuite.

Quoique d'un poids très léger — il ne pèse que 75 kilos — Sam Langford est l'un des trois ou quatre meilleurs poids lourds du monde. Il mesure 1 m. 70. Il est né le 12 février 1880 à Weymouth. Il boxe depuis 1902 et a fourni 79 combats qui se répartissent ainsi : 25 victoires par knock-out, 20 aux points, 18 matches nuls, 11 sans décision, 5 défaites.

Devant la reculade de Jack Johnson, il s'est adressé à Stanley Ketchell pour disputer le titre de champion du monde des poids légers-lourds. Et si Ketchell refuse, Langford a l'intention de s'adresser à Tommy Burns;

Parmi les hommes qu'il a knock-outés, il convient de citer Willie Lewis, en 2 reprises; Geo Gunther, en 4; Jeffries Thorne, en 1; Jim Barry, en 2, puis 3 rounds, et le champion d'Angleterre, Iron Hague, en 4 reprises.

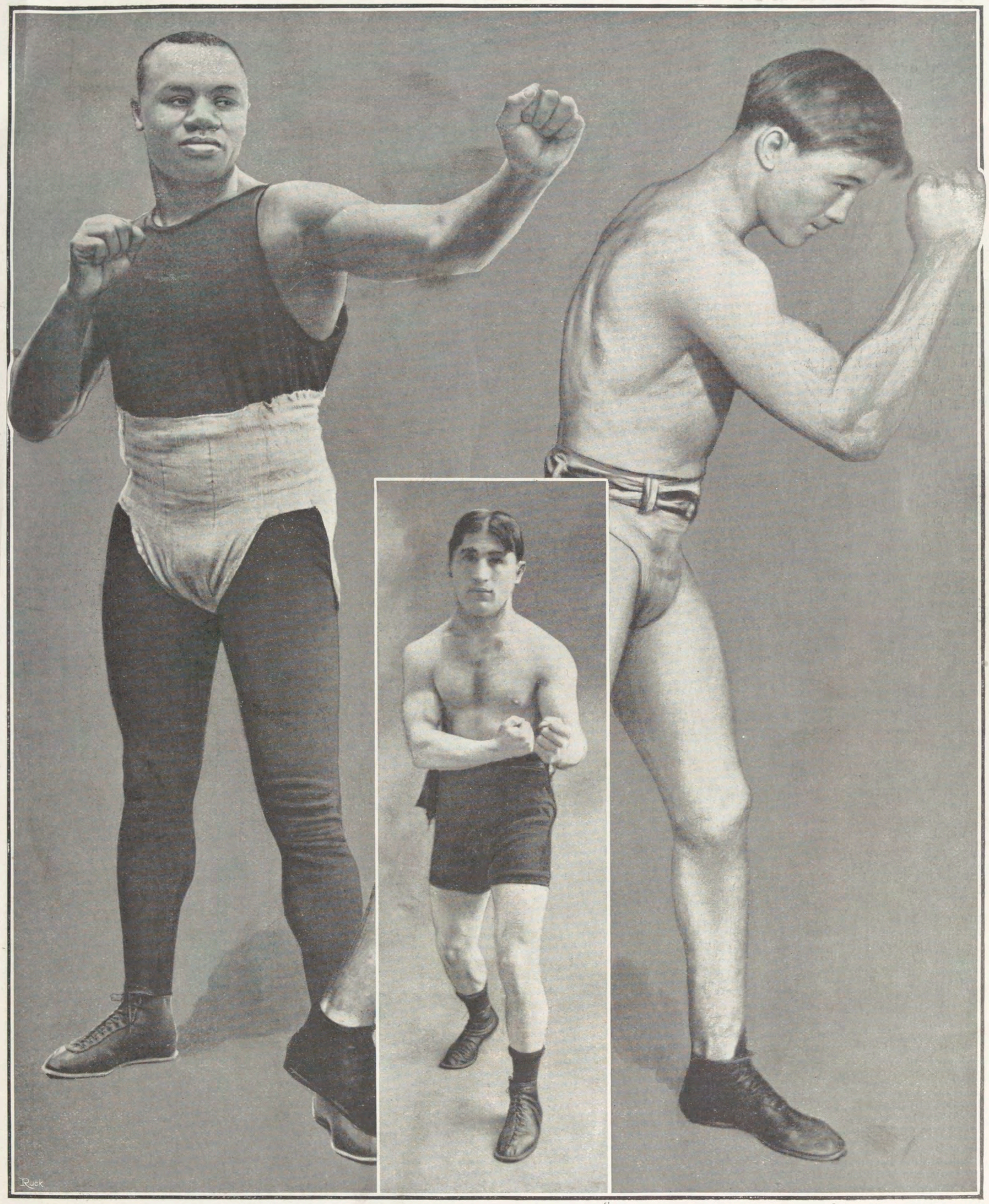
Il a rencontré Joe Jeannette quatre fois : le 25 décembre 1905, à Lawrence, Jeannette l'a battu aux points en 6 rounds; le 5 avril 1906, Sam Langford prenait sa revanche, en cinq rounds aux points à Chelsea; le 11 janvier 1907, en 12 rounds, les deux noirs faisaient match nul à Lawrence, ainsi que le 3 mars 1908, à Boston, en 12 reprises.

Ce qu'est Mac Closkey. Nous terminerons en parlant du poids américain Blink Mac Closkey qui, après avoir été obligé de matcher une fois à Paris avec les deux poignets cassés, va remonter dans le ring. Ce boxeur, mal connu en France, est l'un des meilleurs pugilistes américains.

Quelques extraits de son record prouveront qu'il n'est pas un bluffeur et qu'il peut prétendre aux plus hautes destinées. Il a notamment eu l'avantage en 6 rounds sur Jack Blackburn, le 16 septembre 1904, à Philadelpha. Or, Blackburn était l'un des plus merveilleux boxeurs américains (il est en prison à l'heure actuelle pour crime passionnel); il a knock-outé Charley Hitte deux fois, Geo Gunther, fait match nul avec Sam Langford. Mac Closkey a battu sur une faute en 14 rounds Joe Walcott, Jack Dougherty en 15 rounds, il a eu l'avantage sur Willie Fitzgerald en 6 reprises, knock-outé Belfied Walcott au onzième round, Jiz Stone au quatorzième round (Stone a mis knock-out Honey Mellody au treizième round), Joe Young, au quatrième round, Billy Rhodes au dix-septième round (Billy Rhodes a fait match nul avec Billy Papke), battu aux points deux fois en dix rounds Bartley Connoly et Georges Memsic en 15 rounds. Enfin il a fourni 269 combats jusqu'ici, sans avoir jamais été mis knock-out.

JACQUES MORTANE.

NOS NOUVEAUX HOTES



Sam Langford.

Le fameux nègre, Sam Langford, le rival de Jack Johnson, rencontrera probablement Joe Jeannette à Paris.

Blink Mac Closkey.

L'excellent poids moyen américain va remonter sur le ring et lance un défi à tous les boxeurs du monde de son poids.

Billy Papke.

Le champion du monde des poids moyens rencontrera Willie Lewis en février, quelques semaines après le match des deux Lewis.

LA SAISON DE COURSES PLATES EN 1909 (1)

Ce qu'ont gagné les principales écuries. Leur moyenne annuelle depuis dix ans. La meilleure est celle de M. Edmond Blanc.

Nous avons, dans le précédent numéro, indiqué les résultats obtenus cette année par les principales écuries et passé en revue celles de M. W.-K. Vanderbilt, Baron M. de Rothschild, Edmond Blanc, Edmond Veil-Picard et Michel Ephrussi, qui viennent en tête de la liste des propriétaires gagnants.

En poursuivant ce relevé, nous arrivons à l'écurie J. Lieux, qui occupe le sixième rang avec 333.291 francs. Elle était cinquième l'année précédente et, antérieurement, en 1906 et en 1907, elle avait eu deux fois la seconde place. Comme en 1908, c'est le vieux Moulins la Marche qui fut le meilleur et le plus lucratif de ses représentants. Il est assez curieux que le fils de Fourire, demeuré cinq ans sur la brèche, n'ait jamais réussi à gagner un prix dépassant 20.000 francs, alors que son rival, Biniou, qui n'était pas très différent de lui, s'en est adjugé deux de 100.000 francs. Il n'en fut pas moins, d'ailleurs, une remarquable acquisition, puisque réclamé à deux ans pour 10.112 francs par M. J. Lieux, il a gagné pour lui, au cours de sa carrière, 459.700 francs. Ses gains cette année s'élèvent à 98.850 francs, dont le Prix Ajax et le Prix de La Forêt ont fourni une grande part. Les principaux gagnants ont été après lui : Vincent (35.020 francs), Montry (31.566 francs), Harpiste (27.240 francs), Pernambouc (18.870 francs), Hérisson (15.000 fr.). Cette prédominance des vétérans montre que l'écurie s'est fort peu renouvelée. Il n'y a guère à citer en dehors d'eux que les trois ans Marotte (24.752 francs) et Brown Eyes (12.330 francs) et enfin la pouliche de deux ans Clionette (7.381 francs). L'effectif au 15 mars était de 13 vétérans, 7 quatre ans et 9 trois ans, soit 29 animaux au total.

Depuis dix ans, l'écurie J. Lieux a réalisé la somme de 3.480.618 francs d'argent public, dont voici le détail :

1900	117.562 fr.
1901	326.006 »
1902	146.747 »
1903	199.061 »
1904	329.185 »
1905	481.052 »
1906	610.751 »
1907	586 486 »
1908	350.497 »
1909	333.291 »

Son représentant le plus saillant durant cette période, en dehors de Moulins la Marche, a été Punta Gorda.

Vient ensuite, en septième ligne, l'écurie James Hennessy, qui gagne 313.597 francs. C'est, de beaucoup, le plus gros chiffre qu'elle ait atteint jusqu'ici. Mais il est juste d'ajouter que ses couleurs n'ont paru pour la première fois qu'en 1903, et qu'elle n'a pris que progressivement et après quelques années de tâtonnements son importance actuelle. Voici, d'ailleurs, le relevé de ses résultats annuels :

1903	240 fr.
1904	29.628 »
1905	4.217 50
1906	43.067 fr.
1907	173 368 »
1908	98.576 »
1909	313.597 »

Sur cette dernière somme, Hag to Hag, le gagnant du Grand Prix de Bruxelles et du Prix du Conseil Municipal, fournit à lui seul 196.525 francs. Viennent ensuite Durfort (37.315 francs), Balincourt (30.777 francs), Meryem (12.311 francs), May Weed (8.500 fr.), Valda (7.055 francs), Galant (5.000 francs). L'écurie comprenait, au début de l'année, 32 poulains ou pouliches, dont 3 quatre ans, 11 trois ans et 18 deux ans.

M. James Hennessy, fort insuffisamment récompensé de ses sacrifices, a donc eu cette année la satisfaction de gagner sa première épreuve classique. Notons pour mémoire celle que lui avait donnée déjà au mois de mars son steeple-chaser Lutteur III, gagnant du Grand National de Liverpool.

Pour l'écurie A. Henriquet, pas plus que pour la précédente, il n'y a lieu d'établir de moyenne, car ses débuts relativement récents ne datent que de 1904, et ses succès jusqu'à cette année furent modestes.

On trouve à son actif : 12,550 fr. en 1904, 1000 fr. en 1905, 35,630 fr. en 1906, 10,195 fr. en 1907, 37,145 fr. en 1908.

C'est donc la première fois qu'elle se place en vedette : sur les 286.871 francs qu'elle gagne cette année, le trois ans Chulo fournit à lui seul 200.214 francs. Le fils de Saint Julien apparut un moment, à l'époque de ses deux grandes victoires du Prix Monarque et du Grand Prix de Vichy, comme un des premiers chevaux de sa génération, et, en somme, le déclin qu'il a subi à l'automne ne diminue pas son mérite et ne doit pas le faire déchoir dans notre estime. Citons après lui Arago, qui malgré sa disparition prématurée gagne 17.475 francs, Canonette (4.920 francs), Vasco de Gama (9.345 francs), la pouliche de deux ans Orberose (11.580 francs), La Tremblaye (1.105 francs). Le résultat est d'autant plus remarquable que l'écurie ne comprenait au début de l'année que 12 animaux, 5 trois ans et 7 deux ans.

L'écurie Le Marois, qui vient au neuvième rang avec 273.612 francs, est une écurie de vieille date qui connut jadis des jours prospères. Bien qu'elle n'ait jamais réussi à gagner aucune des grandesé preuves classiques, quelques-uns de ses représentants, Chalet notamment, ont laissé une grande trace dans les annales du turf. Elle eut aussi, comme la plupart, une passe malheureuse, et qui durait encore pendant les premières années de la dernière période décennale. Elle a gagné néanmoins, pendant ces dix dernières années, 1.322.364 francs ainsi répartis :

1900	14.383 fr.
1901	21.487 »
1902	24.215 »
1903	32.155 »
1904	163.888 »
1905	283.618 »
1906	112.214 »
1907	180.372 »
1908	412.420 »
1909	273.612 »

On voit que c'est depuis 1904 seulement que l'écurie Le Marois a repris une situation digne de son importance. Sa moyenne annuelle, encore honorable, serait tout à fait bonne et s'élèverait à 237.690 francs si l'on ne tenait compte que de ces six dernières années. Son représentant le plus marquant durant cette dernière période a été la pouliche Sauge Pourprée qui, bien que disparue depuis le mois de juin, a gagné cette année encore 99.200 francs. Citons après elle sa contemporaine Scarlet (2.840 francs), le vétéran Rabat Joie (13.500 francs), les trois ans Tarragone (10.425) et Le Tremblay (5.000 fr.). La part des trois ans est, on le voit, presque insignifiante. Fait assez remarquable et de bien heureux augure pour l'année qui vient, ce sont les deux ans qui fournissent la plus grande partie du gain de cette année. Urgulosa et Ulm, avec les prix La Rochette, gagnent respectivement 54.500 et 25.000 francs; Uriel, gagnant du grand Critérium, figure sur la liste pour 38.000 francs; on peut citer encore Gomme Laque (11.200 france), Dégourdie (6.078 francs), Kioto III (4.112 fr.), Ugly Bird (2.025 francs). L'écurie comprenait, au début de l'année, 2 chevaux de cinq ans, 2 de quatre ans, 5 de trois ans et 16 de deux ans, soit au total 25 animaux.

Au dixième rang vient Mme N.-J. Cheremeteff. Ses couleurs ont paru pour la première fois sur nos hippodromes en 1903; mais elle n'a eu cette année là que deux représentants très insignifiants, et l'année suivante elle n'en a eu qu'un seul qui ne valait pas mieux. C'est en 1905 seulement que son nom s'est inscrit pour la première fois sur la liste des propriétaires gagnants, et depuis cette époque, comme on va pouvoir en juger, ses succès, comme l'importance de son écurie, ont rapidement progressé :

1905	21.037 fr.
1906	14.118 »
1907	89.540 »
1908	96.670 »
1909	248.493 »

Le résultat de cette année est, on le voit, assez brillant et les espérances sont meilleures encore puisque Mme Cheremeteff a mis en ligne Nuage, qui peut passer pour le meilleur deux ans de l'année. Le fils de Simonéon gagne 50.040 francs. Citons après lui parmi ses contemporains : Fouade Pacha (3.725 francs) et Monet (1.950 francs). Des trois ans, Rebelle, le second du Grand Prix, vient en première ligne avec 58.332; puis, après lui, Mlle Bon, qui a partagé avec Azalée le Grand Prix de Bade (40.195 francs), Flambeau, qu'on a fait qu'entrevoir (30.330 francs), Noël (7.300 francs), Fulvie (1.873 francs), Blotlus (2.463). Le vétéran Merci fournit 24.385. La Sibérienne (5.000 francs).

En regard des dix écuries qui occupent cette année les premières places, plaçons la liste de celles qui ont, durant la dernière période de dix ans, réalisé une moyenne annuelle de 200.000 francs et au-dessus:

1.	Edmond Blanc	760.523 fr.
2.	W.-K. Wanderbilt	542.288 »
3.	Caillault	461.309 »
4.	J. Lieux	348.061 »
5.	Schickler-Pourtalès	277.656 »
6.	Edmond Veil-Picard	263.176 »
7.	J. de Brémond	252.484 »
8.	Maurice Ephrussi	223.849 »
9.	Vicomte d'Harcourt	215.059 »
10.	Michel Ephrussi	201.746 »

On remarquera que l'écurie Schickler-Pourtalès, dont les couleurs ont disparu depuis la fin de 1908, y figure au cinquième rang bien que sa moyenne soit établie sur dix ans; calculée seulement sur les neuf années pendant lesquelles elle a été effectivement représentée, elle s'élèverait à 308.567 francs.

M. J. de Brémond vient, cette année, au onzième rang; M. M. Caillault, au treizième; le Vicomte d'Harcourt, au vingt-deuxième; M. Maurice Ephrussi est relégué au quatre-vingt-onzième.

Les 4.613.092 francs gagnés par l'écurie Caillault se répartissent comme suit :

1900	282.790 fr.
1901	579 093 »
1902	707.091 »
1903	393.069 »
1904	589.695 »
1905	436.178 »
1906	536.095 »
1907	627.449 »
1908	290.441 »
1909	169.191 »

Cette dernière année est la plus faible, mais les succès des deux ans, notamment de Magali, qui gagne 46.805 francs, laisse entrevoir pour l'an prochain un résultat beaucoup meilleur.

M. J. de Brémond est bien près de sa moyenne avec les 247.180 francs qu'il gagne cette année. Habitué jadis aux très gros succès, il a traversé de 1900 à 1908 une période un peu ingrate; l'année 1908 avait même été franchement mauvaise. Voici d'ailleurs le relevé :

1900	468.601 fr.	
1901	492.908 »	(Jacobite).
1902	505.995 »	(Maximum).
1903	208.107 »	
1904	141.573 »	
1905	173 068 »	
1906	130.317 »	
1907	140.512 »	
1908	26.577 »	
1909	247.180 »	

Sur cette dernière somme, Ronde de Nuit a fourni à elle seule, 212.250 francs. Ses succès ont compensé les déceptions éprouvées avec Repasseur, prématurément disparu. Les succès des deux ans, Sablonnet (12.280 francs) et de Seigneurie, sont d'un heureux augure pour l'an prochain.

STUART.

(1) Voir le n° 588.

La Vie au Grand Air

LES LAURÉATS DE LA SAISON DE PLAT

Union.
Par Ajax et Andrée, à M. Edmond Blanc, arrive quatrième avec 221.450 francs.

Negofol.
Par Childwick et Nebrouze, à M. W.-K. Vanderbilt, a gagné 230.160 francs.

Oversight.
Par Halma et First Sight, à M. Vanderbilt, a rapporté 304.725 francs.

Verdun.
Par Rabelais et Vellena, au baron M. de Rothschil l, arrive en tête avec 667.825 francs.

Sea Sick.
Par Elf et Saf Saf, à M. W.-K. Vanderbilt, a rapporté 182.475 francs.

Hag to Hag.
Par Perth et Haulette, à M. James Hennessy, a gagné 196.525 francs.

Chulo.
Par Saint Julien et Camœna, à M. Henriquet, a rapporté 200.214 francs.

Ronde de Nuit
Par William the Third et Halte Là, à M. de Brémond, a gagné 212.250 francs.

LES MÉMOIRES DE FITZSIMMONS

Par ROBERT FITZSIMMONS
Ex-champion du monde des poids lourds et des poids moyens.

Nous commençons aujourd'hui la publication sensationnelle des Mémoires de Robert Fitzsimmons, l'un des plus grands boxeurs du monde. Ces mémoires constituent le plus intéressant document pugilistique paru jusqu'à ce jour en France

Robert Fitzsimmons est certes le plus grand pugiliste qui ait jamais paru sur le ring. Cette épithète, dont on qualifie tant d'honorables boxeurs, ne peut mieux être appliquée qu'à Fitzsimmons ; il est en effet le seul homme qui ait réussi le double event, champion du monde des poids moyens et, malgré un écart de poids considérable, champion du monde des poids lourds.

Il est également le boxeur dont la carrière fut la plus longue et dont le record atteint le total stupéfiant de 369 combats. A ces divers titres, ses mémoires présentent un intérêt incontestable : il a matché les plus grands princes du ring ; de plus, sa science, son intelligence permettent de trouver dans le récit que nous commençons aujourd'hui une histoire complète, anecdotique et instructive du noble sport. Je me suis astreint à rendre le mieux possible la pensée du fameux champion et à n'y rien changer.

J. M.

CHAPITRE PREMIER

LA JEUNESSE DE FITZSIMMONS. — COMMENT IL EST DEVENU BOXEUR.

Avant de commencer l'histoire de ma vie, je tiens à vous rappeler la devise qui a présidé à tous les actes de mon existence, devise qui me fut inculquée et si souvent rabâchée par ma mère :

« Ne perdez jamais votre temps ! »

C'est en me la rappelant sans cesse, en la gardant toujours présente à ma pensée que je crois avoir fourni une carrière que même bien des champions peuvent m'envier.

Quoi qu'on en ait dit, je ne suis pas Américain, mais Anglais. Je suis né le 4 juin 1862 à Helston, Cornwall.

Vous faire un portrait de ma personne semblerait prétentieux s'il était trop élogieux, sans intérêt si je restais au-dessous de la vérité. Aussi me permettrai-je, quitte à en rougir, de citer quelques lignes qui m'ont été consacrées par un écrivain sportif :

« Robert Fitzsimmons est une véritable machine à combattre humaine. Des jambes splendides et fines, des épaules formidables et majestueuses comme on ne pourrait en trouver dans une cité d'un million d'habitants, une tête, qui, quoique normale, paraît trop petite sur un tel soutien, tel est l'aspect physique présenté par Bob. Pendant le combat, Fitzsimmons pense si rapidement que l'acte suit immédiatement et que l'adversaire n'a pas le temps de comprendre.

« Lorsque vous le voyez pour la première fois sur un ring, vous vous imaginez qu'il n'a pas assez de chair sur ses jambes pour soutenir le reste du corps. Et aussitôt vous pensez qu'il ne pourra résister aux coups de son adversaire. Instinctivement, vous souriez. Mais celui qui rit le plus, c'est Bob : il n'a pas seulement toute la force désirable dans les jambes, mais il possède une rapidité et une faculté de déplacement incomparables. Et tout le temps du match, il cligne des yeux et sourit. »

D'un autre écrivain :

« Il n'a rien du dogue dans le visage. Sa figure et sa tête n'indiquent pas du tout le combattant. Des yeux plutôt petits, fermes, mais non féroces, la peau blanche, des cheveux blonds, le front fuyant, surmonté d'une calvitie précoce et envahissante, un nez ordinaire avec quelques traces d'un long usage dans les rings, le menton carré, la bouche moyenne avec des lèvres assez grosses montre, quand elle sourit, les dents d'or inévitables de tout citoyen américain qui se respecte : tel est Fitzsimmons ; mais, à cette description, il convient d'ajouter l'apparence de la force terrible d'un colosse. »

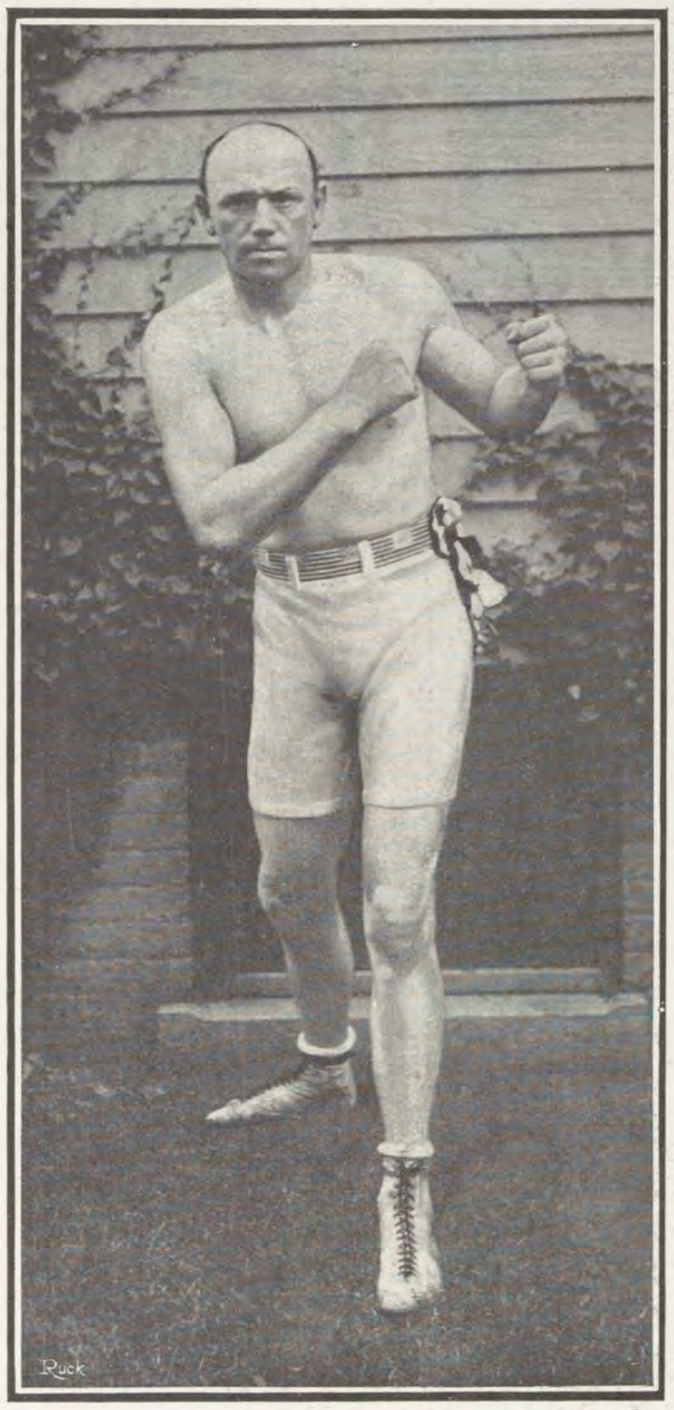
Réellement, ces descriptions sont flatteuses : dans l'une d'elles, même, on parle de mes cheveux. Hélas ! en fait de cheveux, j'ai peut-être la qualité, mais je n'ai certes pas la quantité.

De nombreux sportmen ont comparé mes mains à d'énormes Saharas. Peut-être est-ce juste ? En tout cas, elles sont suffisamment larges pour faire ce que je leur demande. J'y tiens beaucoup, car elles ont partagé toutes mes souffrances et je ne crois pas y avoir un seul os aussi bien dans la droite que dans la gauche qui n'ait été cassé. Ce sont d'excellentes amies et je dois ajouter qu'elles ne m'ont jamais servi contre un ami.

La plupart des hommes doivent leur vocation à un petit incident qui ne semble avoir aucun rapport avec la suite de leur existence ; je ne suis pas une exception à la règle.

C'est un coup de poing sur le nez qui changea les plans de ma mère, qui voulait faire de moi un prêtre au lieu d'un boxeur.

J'avais neuf ans lorsqu'une épidémie de peste éclata à Helston. Ma mère fit preuve d'un dévouement admirable en allant de maison en maison soigner le pauvre peuple et secourir les femmes malades. Mon père perdit sa situation qu'il occupait depuis 32 ans. Un mois après, nous partions et allions émigrer en Nouvelle-Zélande. Nous nous établîmes à Timaru.



Robert Fitzsimmons.

Fitzsimmons fut champion du monde des poids moyens en battant Jack Dempsey, et des poids lourds en triomphant de Corbett.

Un jour, ma mère m'envoya porter une lettre. Pendant que j'errais sur la route, je traversai un champ où s'entraînaient deux équipes de footballers. Le capitaine de l'une d'elles fut cause de la décision qui m'amena par la suite à être champion du monde.

Je marchais à travers le champ, mais en dedans des lignes de jeu. Le ballon étant vivement lancé roula près de moi. Bien entendu, comme l'aurait fait tout autre boy de 11 ou 12 ans, je le rattrapai et lui donnai un violent coup de pied.

Furieux, le capitaine s'élance vers moi, me rattrape et, pour me punir de mon énergie intempestive, d'un coup du droit me casse le nez et du gauche m'étend à terre.

Je reste inanimé pendant quelques minutes. Quand je reviens à moi, je me trouve entouré par les joueurs et les spectateurs. Un grand diable était agenouillé à mes côtés et me baignait la figure.

Cette fracture est la seule marque que je conserve des 369 combats que j'ai soutenus durant ma carrière.

Quand je rentrai au domicile paternel, ma mère me châtia durement à cause du temps exagéré que j'avais passé dehors. C'était plus que je n'en demandais.

Aussitôt, je pris une grave décision : j'allais dès le lendemain me préparer à corriger ce gros poltron qui n'avait pas hésité à marquer le petit bambin que j'étais en lui brisant le nez et à donner à ma mère l'occasion de m'humilier.

A partir de ce soir-là, l'ambition de mes parents de faire de moi un pasteur dut disparaître graduellement et rapidement. Mon seul désir était de devenir un prince du ring.

J'allai rendre visite au forgeron et je lui demandai la permission de prendre deux vieux tabliers de cuir que je trouvai dans un coin. Je les rapportai triomphalement à la maison, les coupai avec un rasoir et en fabriquai des gants de boxe.

A partir de ce moment, j'attirai tous les jeunes gens du voisinage pour boxer avec eux.

A quinze ans, je pris part à trois matches de suite aux poings nus. J'abîmai tellement, non seulement mes adversaires, mais aussi mes jointures, que je refusai de continuer à combattre ainsi et que je me jurai de ne plus matcher qu'avec des gants.

J'avais seize ans lorsque le fameux poids lourd anglais, Jem Mace, fit son premier voyage en Australie. Il offrait une médaille d'or au vainqueur du championnat des poids lourds de Nouvelle-Zélande. Je pesais 59 kilos, mais je n'avais qu'un seul désir : c'était de combattre, et malgré mon poids plus que réduit, je m'inscrivis.

Dans la même soirée, je mis cinq hommes knock-out. Deux ans après, quand Jem Mace revint, j'étais encore le premier sur les rangs. Je triomphai encore, battant quatre hommes de suite.

Parmi eux, je matchai Herbert Slade, le grand Maori et lui « rendis sa liberté » au bout de 3 rounds. Six mois après, il partait en Amérique pour combattre John L. Sullivan.

Ecoutant les précieux conseils du champion Jem Mace, j'allai pendant deux ans prendre les leçons dans une école de boxe. Ce fut là le vrai début de ma carrière et c'est ce qui me permit de triompher dans les deux championnats que je suis encore aujourd'hui le seul à avoir possédé en même temps : le championnat du monde des poids moyens et le championnat du monde des poids lourds.

Celui des poids moyens, je le remportai le 14 janvier 1891, à la Nouvelle-Orléans, en mettant knock-out au treizième round le fameux

M. et Mme Fitzsimmons.

Cette photographie de Fitzsimmons et de sa femme a été prise l'année dernière, au moment où l'ex-champion faisait une tournée de music-halls en Angleterre.

Jack Dempsey, de Brooklyn, surnommé le « Non-Pareil ». J'étais à cette époque malade de la malaria et la douleur était telle que je devais marcher sur mes talons, ne pouvant poser mes doigts de pieds sur le sol.

Quant au titre de champion du monde des poids lourds, c'est grâce à mon fameux coup « le solar-plexus » ou coup à l'estomac, que je le remportai sur Jim Corbett, le 17 mars 1897, à Carson City. Au quatorzième round, je l'étendais knock-out.

CHAPITRE II

LA FAÇON DE FRAPPER DE FITZSIMMONS. — SON MATCH AVEC JACK JOHNSON. — COMMENT IL A ÉTÉ BATTU.

Ce n'est pas seulement avec le poing et le bras que vous devez frapper. Vous devez également employer les jambes, le corps et les épaules, qui ont peut-être une importance encore plus grande. Votre bras doit frapper avec la force du piston d'une machine, mais le moteur est constitué par tous les autres membres de votre corps.

Les romanciers aiment bien parler du héros qui met knock-out le traître par un coup de l'épaule. C'est peut-être très bien dans les romans, mais ce n'est point l'habitude des boxeurs professionnels. Pour obtenir un résultat effectif, le coup doit venir des pieds. Chaque muscle du corps doit être mis à contribution.

Quand je frappe, les muscles de ma poitrine (les pectoraux) poussent mes épaules en avant. Tous les muscles du dos entraînent le poids du corps sur le coup.

Et lorsque je mettais mes adversaires knock-out, je puis dire que grâce à ces principes, je leur faisais croire qu'ils avaient explosé tant la violence et la vigueur de mon coup avaient été fortes.

Je knock-outai un jour un colosse. Quand il revint à lui, il se leva à demi, passa sa main sur le visage et demanda :

— Est-ce qu'ils sont tous morts?

Il s'imaginait avoir été victime d'un accident. Il croyait que le toit de la salle s'était écroulé sur tous les assistants.

Je vous rappelle cet incident pour vous prouver que je sais frapper avec quelque vigueur. Et je ne crois pas trop m'avancer en rappelant ce que m'ont dit tous les boxeurs et tous les sportsmen : « Nous ne connaissons pas de plus terrible frappeur que vous! »

A ce propos, je vous parlerai de la défaite que m'a infligée le champion du monde Jack Johnson. Je sais qu'outre l'écart de poids, il avait 29 ans et moi 45, quand je le rencontrai. Mais je suis convaincu que j'aurais pu le battre, si j'avais possédé tous mes moyens. Aussi bien, je vais vous raconter les faits en toute impartialité.

Nous devions faire un match de six rounds, le 17 juillet 1907. Aucune décision ne devait être rendue, ainsi que l'exigent les règlements de l'Etat de Pensylvanie.

Je m'étais entraîné dans ma ferme de Planifield (New-Jersey). Quand je m'entraîne, j'aime m'exercer avec tous ceux qui frappent de façon vigoureuse et je leur demande de se laisser aller à leur instinct bestial. Ils savent que je me contente de rester sur la défensive et que je ne riposte jamais.

Un nommé Gillette vint m'entraîner quelques jours avant le match. Au troisième round, alors qu'il s'escrimait de toutes ses forces pour me toucher, il m'envoie un terrible coup du droit à l'estomac. J'esquive, je riposte légèrement du gauche, mais en se gardant il m'envoie un tel coup sur le coude droit que j'en fus cruellement blessé. Le médecin appelé en hâte me soigna le mieux qu'il put et m'interdit de combattre. Je lui fus reconnaissant de prendre ainsi mes intérêts, mais je lui avouai que je passerais outre et que je ne déclarerais pas forfait.

Le jour du match arrive. Mon bras portait

J'allai rendre visite au forgeron...

une plaie tellement horrible, que les spectateurs m'engageaient à ne pas insister. Mais ne pas matcher me faisait perdre une forte somme dont j'avais besoin, je ne voulais pas faillir à mon engagement.

Avant de donner le signal, l'arbitre saute sur le ring et s'écrie :

— Gentlemen, vous ne me connaissez pas, mais j'ai une réputation à soutenir. J'apprends que Fitzsimmons a le bras blessé. Je ne veux pas dans ces conditions arbitrer le combat, à moins qu'un docteur n'examine les plaies du boxeur et l'autorise à matcher.

Je crois me souvenir que cet arbitre s'appelait M. Mac Carney.

Alors, je me lève et je crie, pour répondre aux vociférations de la foule :

— Je suis tout à fait bien, mon bras n'est pas blessé. Voyez, d'ailleurs (et je le levai). Soyez convaincus, du reste, que je défendrai loyalement ma chance.

Je comptais bien tenir les six reprises devant Jack Johnson qui n'est pas aussi terrible qu'on veut bien le dire.

— Time!

Et le combat commence.

Je me contente d'attaquer avec une seule main. Johnson esquive. Je le mets rapidement en difficulté. Mais, tout à coup, il me porte un direct sur le coude malade et mon bras pend désespérément, paralysé. Ce fut le seul coup que je reçus pendant la première reprise.

Au second round, après une série de feintes, je tâche de lui lancer mon fameux shift punch avec le gauche. Il riposte en me donnant un terrible coup de tête. C'était une faute absolue et il aurait dû être disqualifié. Je tombe, frappant violemment de ma tête le plancher et me recevant sur le coude blessé. J'étais complètement ébloui. J'essayai de me relever, mais du droit, je suis à nouveau projeté à terre, évanoui. Je revins à moi, assez tôt, pour entendre crier la douzième seconde. Et c'est ainsi que Jack Johnson a pu dire qu'il m'avait vaincu.

Aussitôt après, O'Rourke sautait sur le ring :

— Je réclame la disqualification de Johnson pour faute. Il a commis délibérément une faute impardonnable.

Je ne vous infligerai pas le supplice de vous raconter mes 369 combats. Ce serait trop long et pas assez intéressant. Je ne vous raconterai que les principaux et vous citerai, pour mémoire, quelques-uns des plus importants de ma carrière.

Je débutai à 15 ans. De mes combats en Australie, je me souviens seulement de quelques-uns que je vais citer, avec le nombre de rounds qu'ils ont duré : Jim Crawford, 3 reprises; Bill Slavin, 7; Starlight, 9; Arthur Cooper, 3; Jack Murphy, 8; Chuck Brinsmead, 2; Jack Greentree, 3; Dick Rondall, 4; Conway, 2; Professor West, 1; Pablo Frank, 2; Jack Riddle, 4; Eager, 2.

Ma première victoire importante fut celle que je remportai à Sydney, le 17 décembre 1889, sur Dick Ellis, de Nouvelle-Zélande, que je mis knock-out à la troisième reprise.

C'est peu de temps après, le 10 février 1890, que j'enregistrai ma première défaite, défaite que je ne me pardonnerai jamais.

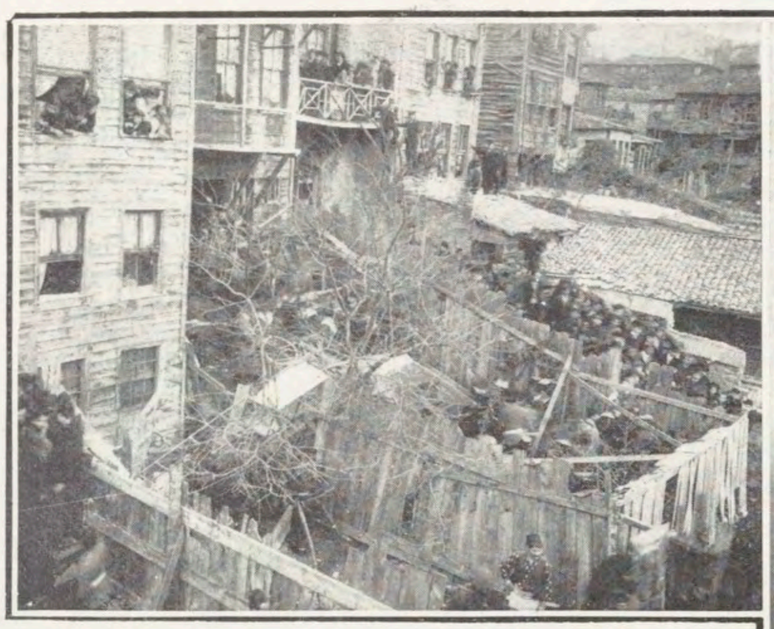
L'affaire se passait à Sydney. C'est la première fois de ma vie que je m'aperçus des truquages du sport. Je ne connaissais rien des paris à cette époque. Je croyais qu'on ne pouvait risquer un simple penny sur la chance d'un boxeur, m'imaginant que la bourse minime que les athlètes avaient à se partager était le seul argent mis en jeu.

Il ne faisait de doute pour personne que je serais vainqueur. Mais un gentleman qui avait été très aimable pour moi, qui m'avait aidé et rendu quelques services, vint au moment de la rencontre m'apitoyer sur son sort. Il m'apprit que, à moins que Hall triomphe, il était ruiné, il avait une femme et sept enfants à la maison, il avait emprunté de l'argent pour parier sur Hall. Je tenais sa vie entre mes mains ; si la décision était rendue en ma faveur, il était fini et n'avait plus qu'à se tuer.

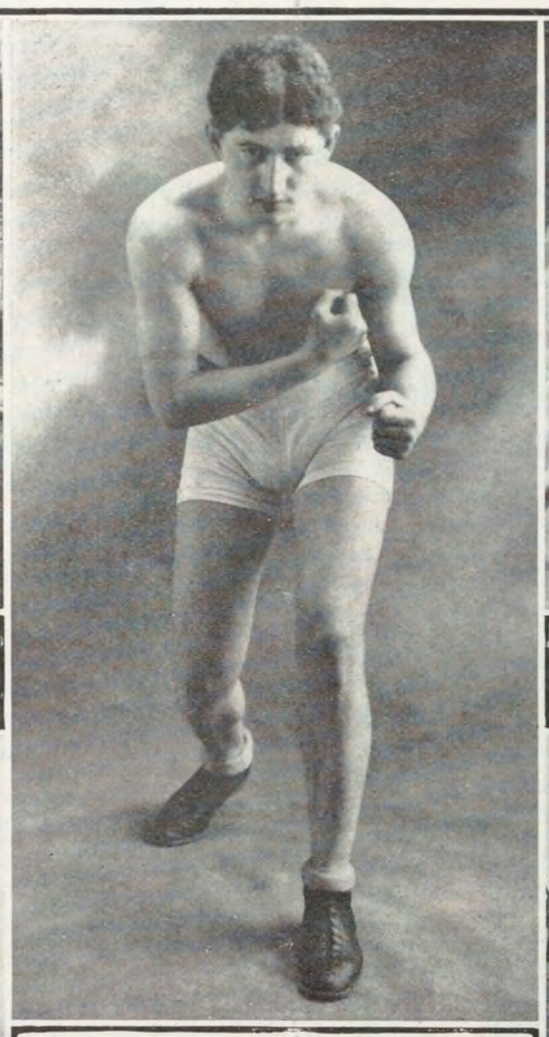
(A suivre) ROBERT FITZSIMMONS.

(Traduction et adaptation par Jacques Mortane.

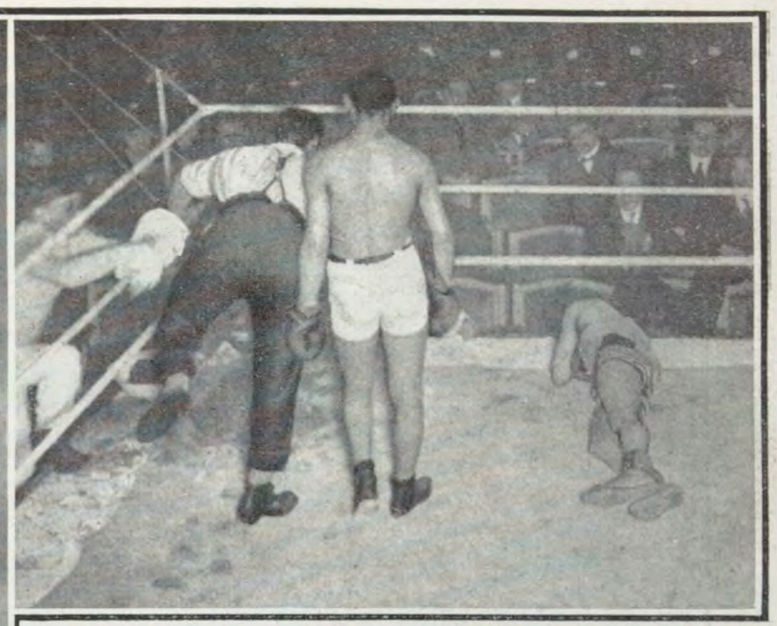
LE CARNET DU SPORTSMAN



Le monoplan de Blériot après sa chute dans le jardinet de Tabarla, à Constantinople.



Henri Marchand, dont le refus de combattre Hogan fut diversement commenté.

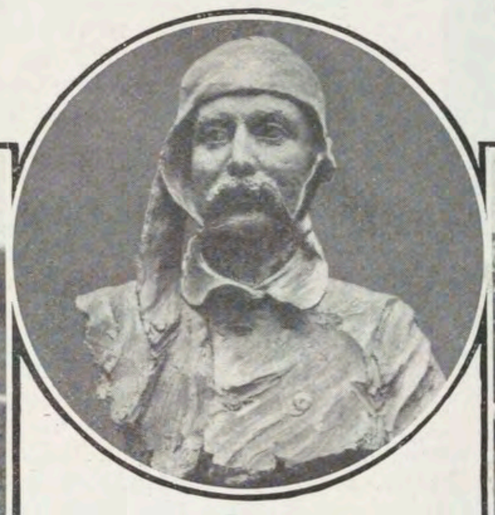


L'excellent petit Bernstein, le poulain de Doërr, knock-oute Aritebell au 2e round.

L'aviateur Placeti en essayant un monoplan à Issy, manqua son virage et fit une chute verticale.

Les Misses Crannferd ouvrent la chasse à Kisby Gate et montent d'une façon originale.

Le Racing Club de France, qui matchait les joueurs de Tarbes, s'est fait battre par deux essais à rien.



Le buste de Louis Blériot, œuvre d'un sculpteur américain et qui est exposé à Paris.

L'équipe de Richmond a rencontré, à Richmond, l'Université d'Oxford et l'a battue.

Principaux résultats sportifs du 20 au 26 décembre

ATHLÉTISME

Mercredi 22 Décembre.—Tivoli-Hall : Poisot (63 kilogs) bat Wainguenet (64 kilogs) après un combat extrêment disputé; Ledoux (51 kilogs) bat Gaillard (51 kilogs); Carpentier (52 kilogs) bat Paul Thil (53 kilogs); Pœny (56 kilogs) bat Audouy (57 kilogs),

Vendredi 24 Décembre. — Wonderland français. — *Match franco-anglais* (en 10 reprises de 3 minutes) : Ennovy (62 kg.) vainqueur de Delléglise (63 kg).

Grand combat anglo-américan. — (En 15 reprises de 3 minutes) : Charley Hitte et Herbert Synnott font match nul.

Dimanche 26 Décembre. — Vélodrome Buffalo. — *Le 2e Marathon Olympique de Paris.* — 1. Orphée, en 2 h. 49 m. 45 s. 1/5. — 2. Panier. — 3. Schroven.

Bayonne. — S. C. U. F. bat Biarritz-Stade par 22 points à 8.

Poitiers. — Le Stade Poitevin bat le P. U. C. par 9 points à 3.

Dimanche 26 Décembre. — (Football-Rugby) — Polo-Club — Les Tarbais battent les Racing Club par 2 essais à rien.

Nantes. — Les United Hospital battent le Stade Nantais Université Club par 21 points à 3.

Cognac. — Le Stade Français bat Union Sportive Cognaçaise par 22 points à 5.

Genève. — Le Stade Bordelais bat le servette F. C. par 23 points à rien.

Périgueux. — Le C. A. Périgourdin bat l'U. S. du Mans par 12 points à rien.

Dimanche 26 Décembre. — (Football Association). — Le M'Gladbacher F. C. bat la J. A. M. par 2 à 0.

Le Racing-Club de France bat le Stade Bordelais par 7 buts à 4.

L'Etoile des Deux-Lacs bat la Vie au Grand Air du Médoc par 11 buts à rien.

Dimanche 26 Décembre. — Orléans. — *Grand match professionnel en trois manches.* — (100 mètres). : 1. Figour; 2. Roberts, à 1 mètre, — T. : 12 s.

(400 mètres) : 1. Robert2; 2. Figour. — T. : 56 s.

(Belle sur 250 mètres) : 1. Figour ; 2. Roberts, à une poitrine. — T. : 31 s.

2.500 mètres, indépendants. — 1. Laurent; 2. Girard ; 3. Lévesque.

10 kilomètres. — 1. Zapf, en 36 m.; 2. Petit, à 10 mètres ; 3. Longuet.

Dimanche 26 Décembre. — Piscine Ledru-Rollin. — (Natation). — *Le prix Pierre Gillou, 90 mètres.* — (1re catégorie). — 1. Massias, en 1 m. 9 s. 2/5; 2. Bachelard, à 10 cent. ; 3. Thomas aîné,

Concours de plongeon. — 1. Massias; 2. Bachelard; 3. Desbordes.

Classement général. — 1. Massias; 2. Bachelard; 3, Abérard.

Dimanche 26 Décembre. — Saint-Cloud. — *Le Challenge de la Nèziere.* — (Le classement par équipes). — *1re série :* 1. Métropolitan Club, 3 points; 2 Paris Université Club, 9 points; 3. Cercle Athlétique du 14e arrondissement, 14 points.

2e série : 1. Paris Université Club, 4 points; 2. Club Athlétique du 14e, 6 points; 3. White Harriers, 11 points.

CYCLISME

Dimanche 26 Décembre. — *Paris-Dreux.* — (*Catégorie routiers*) : 1. Octave Lapize, 2 h. 53 m.; 2. Christophe, 3 h. 4 m.; 3. Namprou, 3 h 17.

(*Catégorie pistiers*) : 1. Sérès, 3 h. 26 m.; 2. Costet, 3 h. 26 m. 30 s.; 3. Paluir.

(*Catégorie touristes*) : 1. Stoffel, 3 h. 28 m.; 2. Colin; 3. Lounglage.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table de matières du second semestre 1909 de la *Vie au Grand Air* Cette table sera envoyée *gratuitement* à tout abonné qu nous la demandera, et *contre 0 fr. 25* en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

Sommaire de *Fermes et Châteaux* du 1er janvier

Couverture. — Chasse an Renard à Pau. — La meute avant l'attaque.
M. Journu (gagnant de la Coupe du roi, au tir aux pigeons de Saint-Sébastien).
Au grand air, Chasses d'hiver au sanglier . . . . . Cunisset-Carnot.
L'agriculture vosgienne. . . Bretignière.
Un Rallye-paper mondain, à Chantilly.
Savoir acheter les bois . . . M. Dombasle.
L'hygiène du ponlailler. . . Jean Raymond.
Le Château de Savigny-sur-Orge. . . . . B. Soyer.
La chasse de l'alouette en temps de neige. . . . . Robert Lemaire.
Les plantes ornement d'hiver. Mme la baronne Staffe
Les courses de lévriers. . . Jacques Lussigny.
Les déaats de Gibier. . . . Jean Lhomer.
L'Equipage Lebaudy. . . . La Ramée.
Le Salon de l'Alimentation (vingt-et-unième congrès de la meunerie). . . . . Raymond Lecocq.
La Vie pratique. . . . . Myreille.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti.

Le Gérant : Camille Lecestre.